

**Enquête publique préalable du 15 juin au 15 juillet 2024 inclus
portant sur l'autorisation environnementale
du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram 13
sur le territoire des communes d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye
au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement**

Autorisation au titre de la Loi sur l'eau
Autorisation de défrichement
Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées
Autorisation de travaux en abords de monuments historiques
Autorisation de coupe d'arbres d'alignement.

RAPPORT

Référence E24000029 / 78

Commission d'enquête

Laurent Dané président
Jean-Luc Bienvault membre
Bruno Foucher membre



T13

PROLONGEMENT

Saint-Germain > Achères

Enquête publique préalable du 15 juin au 15 juillet 2024 inclus portant sur l'autorisation environnementale

Communes d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement Autorisation au titre de la Loi sur l'eau - Autorisation de défrichement
Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées - Autorisation de travaux en abords de monuments historiques - Autorisation de coupe d'arbres d'alignement



Table des matières

1 PRESENTATION DE L'ENQUETE ET DE SON CONTEXTE 1

1.1 L'enquête publique et le commissaire enquêteur.....1

1.2 Objet de l'enquête publique2

1.3 Co-Maitrise d'ouvrage.....2

1.4 Historique des concertations et enquêtes publiques sur le projet.....3

1.4.1 15 septembre 2008 – 11 octobre 2008 3

1.4.2 13 juin 2013 - 12 juillet 2013 et prolongation de 11 jours 3

1.4.3 2016 - 2017 4

1.4.4 8 janvier 2018 au 9 février 2018..... 4

1.5 Cadre administratif et juridique4

1.6 Nature et caractéristiques du projet.....8

1.7 Composition du dossier présenté à l'enquête publique9

1.7.1 Pièces A Présentation du dossier 9

1.7.2 Pièces B Loi sur l'eau..... 9

1.7.3 Pièces C Etude d'impact sur l'environnement..... 9

1.7.4 Pièces D Demande d'autorisation de défrichement 10

1.7.5 Pièce E Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espères protégées
10

1.7.6 Pièce F Monuments historiques 10

1.7.7 Pièce G Arbres d'alignement 10

1.7.8 Pièce H Annexes..... 10

1.7.9 Pièce I Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse 10

1.7.10 Pièce J Avis CNPN et mémoire en réponse..... 10

1.8 Appréciation du dossier10

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 10

**2.1 Ordonnance de nomination des membres de la Commission d'enquête
10**

2.2 Arrêté d'ouverture d'enquête11

2.3 Visites des lieux11

2.4 Information et réunions de la commission d'enquête.....12

2.4.1 Réunions avec la co-maitrise d'ouvrage 12

2.4.2 Réunions internes de la commission d'enquête 12

2.4.3 Réunions d'information sollicitées par la commission d'enquête..... 12

2.5 Mesures de publicité et information du public.....13

2.5.1 Mesures de publicité obligatoires 13

2.5.2 Autres communications..... 13

2.5.3 Information du public : mise à disposition du dossier d'enquête 13

3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE..... 13

3.1 Permanences des membres de la Commission d'enquête..... 13

3.1.1 Mairie d'Achères..... 13

3.1.2 Mairie de Poissy..... 14

3.1.3 Centre administratif de Saint-Germain-en-Laye 14

3.1.4 Tiers lieu « Le Quai des possibles »..... 15

3.2 Lieux d'enquête 15

3.3 Clôture de l'enquête et transfert des dossiers et registres 15

3.4 Difficultés particulières 15

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC 16

4.1.1 Comptabilisation des observations..... 16

4.1.2 Registre numérique Utilisation et analyses des fréquentations 16

4.1.3 Observations et classement thématique 18

**5 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE, REPONSES DE LA CO-
MAITRISE D'OUVRAGE ET PERCEPTION DE LA COMMISSION D'ENQUETE
122**

**6 AVIS DU CONSEIL NATIONALE DE LA PROTECTION DE LA
NATURE, MEMOIRE EN REPONSE DE LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE ET
PERCEPTION DE LA COMMISSION D'ENQUETE..... 130**

7 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTEES 131

7.1 Avis de la ville d'Achères 131

7.2 Avis de la ville de Poissy..... 132

7.3 Avis de la ville de Saint-Germain-en-Laye 133

7.4 Avis du Département des Yvelines..... 134

8 ANALYSE THEMATIQUE 134

**8.1 Enquête environnementale : Pertinence de l'étude d'un arrêt au Chêne
feuillu 134**

8.1.1 Justification de ce point 134

8.1.2 Résumé des observations recueillies durant l'enquête 135

8.1.3 Appréciations de la commission d'enquête 135

8.1.4 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la
co-maitrise d'ouvrage 138

8.1.5 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage 138

8.1.6 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses 139

8.2 Enquête environnementale : Nuisances dues au bruit 139

8.2.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	139	8.7.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	162
8.2.2	Appréciations de la commission d'enquête	140	8.7.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	163
8.2.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	141	8.8	Demande d'autorisation de travaux aux abords des monuments historiques	163
8.2.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	142	8.8.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	163
8.2.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	144	8.8.2	Appréciations de la commission d'enquête	163
8.3	Enquête environnementale : environnement de la gare d'Achères ..	145	8.8.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	163
8.3.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	145	8.8.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	164
8.3.2	Appréciations de la commission d'enquête	145	8.8.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	166
8.3.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	146	8.9	Autres questions environnementales Plateforme de maintenance en mitoyenneté de la résidence des Capucines	167
8.3.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	146	8.9.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	167
8.3.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	146	8.9.2	Appréciations de la commission d'enquête	167
8.4	Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau	146	8.9.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	167
8.4.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	146	8.9.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	167
8.4.2	Appréciations de la commission d'enquête	146	8.9.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	168
8.4.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	146			
8.4.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	146			
8.4.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	148			
8.5	Demande d'autorisation de défrichement	148			
8.5.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	148			
8.5.2	Appréciations de la commission d'enquête	148			
8.5.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponses de la co-maitrise d'ouvrage	149			
8.5.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	149			
8.5.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	159			
8.6	Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégés	159			
8.6.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	159			
8.6.2	Appréciations de la commission d'enquête	160			
8.6.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	160			
8.6.4	Réponses de la co-maitrise d'ouvrage	160			
8.6.5	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses	161			
8.7	Demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement	161			
8.7.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête	161			
8.7.2	Appréciations de la commission d'enquête	161			
8.7.3	Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage	161			

1 PRESENTATION DE L'ENQUETE ET DE SON CONTEXTE

1.1 L'ENQUETE PUBLIQUE ET LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Ce paragraphe a pour but de rappeler aux lecteurs non familiers des enquêtes publiques, le contexte des enquêtes publiques et le statut du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête dans le cas de projets plus importants.

Dans un projet ayant un impact sur l'environnement au sens large, après une phase de concertation éventuelle, lors de laquelle le public a été consulté et a pu émettre des propositions, un projet est élaboré, souvent avec l'aide d'un bureau d'études spécialisé. Une fois le projet clairement défini et ses enjeux et impacts déterminés par différentes études, le projet est soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête publique. Toute personne ou organisme peut alors exprimer son avis sur le projet. Ces avis sont recueillis et synthétisés par le Commissaire Enquêteur ou pour des projets plus importants par une commission d'enquête composée de plusieurs commissaires enquêteurs.

Le Commissaire Enquêteur est « un citoyen ordinaire » qui a fait acte de candidature pour conduire des enquêtes publiques. Il a été inscrit sur une liste d'aptitude après un entretien par une commission présidée par le Président du tribunal administratif. Il est ensuite désigné pour des enquêtes par le Président du tribunal administratif. Il doit être totalement indépendant du cadre de chaque enquête, et il signe pour chaque enquête, une déclaration dans laquelle il déclare n'avoir aucun intérêt dans le projet. Il n'habite pas sur la commune, n'y possède rien et n'a pas de relations avec les personnes impliquées dans le projet. Le Commissaire Enquêteur est rémunéré comme « collaborateur occasionnel du service public » pour son travail dans le cadre de l'enquête, mais ce n'est pas son activité principale. La culture générale du Commissaire Enquêteur lui permet de comprendre le projet et ses enjeux, mais il n'est pas un professionnel du domaine.

Pour des projets plus importants, ou qui suscitent un intérêt fort du public, le tribunal administratif nomme une commission d'enquête composée de plusieurs commissaires enquêteurs. Mais le principe reste le même.

A l'issue de l'enquête publique, le Commissaire Enquêteur rédige le présent rapport dans un délai d'un mois. Après avoir étudié le dossier d'enquête publique, écouté toutes les personnes qui sont venues lui exposer leur avis sur le projet, et éventuellement rencontré de sa propre initiative, toute personne qui serait susceptible de lui apporter un éclairage sur le projet, il donne un avis motivé sur le projet.

Cet avis peut être favorable, éventuellement assorti de recommandations qu'il lui semble utiles de faire connaître à l'autorité organisatrice de l'enquête et au porteur du projet.

Cet avis peut être favorable, à condition que soient prises en comptes certaines réserves, sur un ou plusieurs points qui lui semblent bloquants pour le bon équilibre du projet. Dans le cas où les réserves ne seraient pas levées, l'avis deviendrait défavorable.

Enfin l'avis peut être défavorable si son utilité publique n'est pas avérée, c'est à dire que les inconvénients pour l'environnement au sens large sont supérieurs aux avantages que la collectivité pourrait retirer du projet. Dans ce cas, un recours contre le projet auprès du tribunal administratif, serait suspensif des travaux, dans l'attente d'une décision exécutoire du Tribunal Administratif.

L'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, est donc un avis consultatif de personnes totalement indépendantes du projet, ayant écouté de nombreux avis du public et qui apporte un éclairage externe aux décisionnaires du projet, qui restent ensuite libres de suivre ou non l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Les enquêtes publiques sont régies par les articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-26 du code de l'environnement.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Cette enquête publique concerne la phase 2 du projet de tram 13 entre les gares de Lisière Pereire et Achères. Ce projet vise à compléter la phase 1 : ligne Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain RER A, par une seconde branche entre Lisière Pereire et Achères.

Cette enquête publique regroupe plusieurs enquêtes publiques préalables aux demandes d'autorisations suivantes :

La demande d'autorisation **environnementale** au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement dont en particulier :

- La demande d'autorisation au titre de la **loi sur l'eau** : articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- La demande d'autorisation de **défrichement** : articles L. 341-3 et suivants du code forestier ;
- La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées : articles L.411-2 et suivants du code de l'environnement ;
- La demande d'autorisation de **travaux en abords de monuments historiques** réalisés sous la Maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : articles L. 621-32 et suivants du code du patrimoine ;
- La demande d'autorisation de **coupe d'arbres d'alignement** : article L. 350-3 du code de l'environnement.

1.3 CO-MAITRISE D'OUVRAGE

Le projet de Tram T13 Phase 2 fait l'objet d'une Co-Maîtrise d'ouvrage. Il est porté par trois maîtres d'ouvrage : Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

➤ Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Île-de-France Mobilités est composé de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements

franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des modes de transports d'Île-de-France

Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage de la section urbaine, y compris du Centre de Maintenance Urbain (CdMU), située entre Poissy et le terminus à Achères Ville RER. Il assure en outre la coordination d'ensemble du projet.

➤ SNCF Réseau

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau est l'entreprise de référence pour la gestion et la maintenance du réseau ferré. SNCF Réseau regroupe tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau.

SNCF Réseau est maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le Réseau Ferré National (RFN) entre Lisière Pereire et Poissy, ainsi que des zones en interface avec le RFN exploité. SNCF Réseau est aussi le maître d'ouvrage de la reconstitution de la base Maintenance et Travaux de l'Infrapôle Paris-Saint-Lazare à Poissy, dans le cadre des travaux de libérations et de reconstitutions ferroviaires préalables à la réalisation des du Tram T13 Phase 2 en secteur urbain en interface avec le Réseau Ferré National.

➤ SNCF Voyageurs – Transilien. SNCF Voyageurs, Société Anonyme, par sa branche

Transilien, transporte quotidiennement 2,7 millions de Franciliens et exploite le réseau ferroviaire de l'Île-de-France dont de la ligne de la Grande Ceinture Ouest.

SNCF Voyageurs – Transilien assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire, qui lui a été confiée par application du décret 83-816 du 13 septembre 1983, en particulier celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire. A ce titre SNCF Voyageurs assure la maîtrise d'ouvrage des travaux d'adaptation du SMR pour l'accueil des

nouvelles rames nécessaires à l'exploitation de la Phase 2. À cela s'ajoutent les études d'exploitation, ainsi que les systèmes en ligne.

A l'issue des études de conception détaillée fin 2023 et dans le contexte de la mise en concurrence des réseaux de transport urbain exploités, la maîtrise d'ouvrage assurée à ce jour par SNCF Voyageurs sera alors assurée par Île- de-France Mobilités, notamment pour les phases de préparation de la consultation des entreprises de travaux puis de réalisation des travaux.

Autour des trois maîtres d'ouvrage du projet, un nombre important d'acteurs (Maîtrises d'œuvre, OPC Général, Conducteurs d'opération, Assistants à Maîtrise d'ouvrage, Contrôleur Technique, Coordonnateurs Sécurité et Protection de la Santé, collectivités locales et communes, usagers et riverains, maîtres d'ouvrages des projets connexes, financeurs ...) contribue à la mise en œuvre du projet de Tram T13 Phase 2.

1.4 HISTORIQUE DES CONCERTATIONS ET ENQUÊTES PUBLIQUES SUR LE PROJET

La présente enquête publique est la dernière de plusieurs concertations et enquêtes : environnementales, d'utilité publique et parcellaires.

1.4.1 15 septembre 2008 – 11 octobre 2008

Concertation dans les neuf communes traversées par le projet, avec une prolongation du recueil des avis jusqu'à la mi-mars 2009

1.4.2 13 juin 2013 - 12 juillet 2013 et prolongation de 11 jours

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sur la phase 1 du projet, référencée E14000031 / 78 qui a permis de recueillir 121 observations et donné lieu à un **avis favorable** de la commission d'enquête sur la déclaration d'utilité publique **assorti de trois réserves** :

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

RESERVE N° 2 : des dispositions seront prises :

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

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

Et quatre recommandations :

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

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

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

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

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye qui a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête sans réserve.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Poissy qui a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête sans réserve.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Achères qui a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête sans réserve.

Demande d'autorisation de défrichement qui a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête sans réserve.

1.4.3 2016 - 2017

Concertation puis concertation continue de 2016 à 2017 dans les trois communes de Saint-Germain, Poissy et Achères

1.4.4 8 janvier 2018 au 9 février 2018

Enquête complémentaire unique portant sur la déclaration d'utilité publique du tracé choisi et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye référencée E17000144 / 78 qui a permis de recueillir 1039 observations et a donné lieu à un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, précédé de six recommandations :

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

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

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

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

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

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

et un avis favorable au projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye.

1.5 CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE

Le présent dossier porte sur la demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagement du Tram T13 Phase 2 entre Lisière Pereire et Achères Ville RER. Les communes concernées sont celles de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, dans le département des Yvelines.

La demande d'autorisation environnementale a pour objet de rassembler en une demande unique, pour un même projet, plusieurs autorisations dans le domaine de l'environnement auparavant délivrées de manière successives par l'État.

Le dossier, regroupant toutes les demandes, est examiné par un guichet unique qui centralise toutes les consultations et décisions. L'interlocuteur unique est ici le Préfet des Yvelines ;

- Les enjeux environnementaux du projet sont appréciés de façon globale ;
- Les échanges amont entre le porteur du projet et les services de l'État sont renforcés ;
- Les délais d'instruction sont réduits ;

- À l'issue de l'instruction du dossier, un arrêté d'autorisation environnementale, portant sur l'ensemble des procédures visées par la demande, est délivré par le Préfet des Yvelines.

Ainsi, la demande d'autorisation environnementale du projet de Tram T13 Phase 2 regroupe :

- La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau : articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement
- La demande d'autorisation de défrichement : articles L. 341-3 et suivants du code forestier ;
- La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées : articles L.411-2 et suivants du code de l'environnement ;
- La demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques réalisés sous la Maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : articles L. 621-32 et suivants du code du patrimoine ;

Nota : les travaux sous Maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités réalisés dans les abords des monuments historiques feront l'objet d'un permis d'aménager tenant lieu d'autorisation pour travaux dans les abords de monuments historiques au titre du code du patrimoine art. L.621-32 et L.632-2 du code du patrimoine.

- La demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement : article L. 350- 3 du code de l'environnement

La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau : articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement

le projet de Tram T13 Phase 2 est soumis à une procédure d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, requise au titre de la Rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha).

A l'issue de l'enquête publique, l'arrêté d'autorisation environnementale vaudra, entre autres, autorisation Loi sur l'eau.

La demande d'autorisation de défrichement : articles L. 341-3 et suivants du code forestier

Le défrichement est défini par le code forestier (art. L.341-1 du code forestier) par les termes suivants :

« Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique.

La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre ».

Le projet de Tram T13 Phase 2 s'insère sur de nombreuses parcelles présentant des boisements répondant à la définition de l'état boisé selon le code forestier.

Par conséquent, les coupes et dessouchages des peuplements de ces boisements, nécessaires à la réalisation du Tram T13 Phase 2, répondent à la définition d'un défrichement au sens du code forestier.

A l'issue de l'enquête publique, l'arrêté d'autorisation environnementale vaudra entre autres autorisation de défrichement.

La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées : articles L.411-2 et suivants du code de l'environnement

La réglementation française pour la préservation de la biodiversité repose sur le code de l'environnement, et notamment sur :

- Le titre 1er (protection de la faune et de la flore) du livre IV de la partie législative (art. L.411-1 et suivants) ;
- Le titre 1er (protection de la faune et de la flore sauvage) du livre IV de la partie réglementaire (art. R.411-1 et suivants).

Adopté en 2000 (JORF 21 septembre 2000), le code de l'environnement reprend les dispositions de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature codifiées en 1989 dans le Livre II du code rural relatif à la protection de la nature. Cette réglementation décline en droit français la réglementation communautaire (directives de l'Union Européenne) et internationale (conventions, en particulier la convention de Berne).

Afin d'éviter la disparition d'espèces animales et végétales, un certain nombre d'interdictions sont édictées par l'article L. 411-1 du Code de l'environnement, qui dispose que :

« I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la préservation du patrimoine biologique justifient la conservation d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat

2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ;

3° La destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à ces espèces animales ou végétales ;

4° La destruction des sites contenant des fossiles permettant d'étudier l'histoire du monde vivant ainsi que les premières activités humaines et la destruction ou l'enlèvement des fossiles présents sur ces sites.

Les listes des espèces concernées par ces interdictions sont fixées au niveau national, par arrêtés conjoints du ministre chargé de la Protection de la Nature et du ministre chargé de l'Agriculture.

Groupes	Arrêtés de protection de la faune et de la flore
Flore	Arrêté du 20 janvier 1982 (modifié par l'arrêté du 31 août 1995) qui fixe la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire national. Arrêté ministériel du 11 mars 1991 relatif à la liste des espèces végétales protégées en région Île-de-France complétant la liste nationale.
Insectes	Arrêté du 23 avril 2007 modifiant l'arrêté du 22 juillet 1993 fixant la liste des insectes protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection. Arrêté du 22 juillet 1993 relatif à la liste des insectes protégés en région Île-de-France complétant la liste nationale.
Reptiles- Amphibiens	Arrêté du 8 janvier 2021 fixant la liste des amphibiens et des reptiles représentés sur le territoire métropolitain protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection. Arrêté du 9 juillet 1999 fixe la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département.
Poissons et crustacés	Arrêté du 8 décembre 1988 fixant la liste des poissons protégés sur l'ensemble du territoire national. Arrêté du 18 janvier 2000 modifiant l'arrêté du 21 juillet 1983 relatif à la protection des écrevisses autochtones. Arrêté du 23 avril 2008 fixant la liste des espèces de poissons et de crustacés et la granulométrie caractéristique des frayères.
Mollusques	Arrêté du 23 avril 2007 modifiant l'arrêté du 7 octobre 1992 fixant la liste des mollusques protégés en France.
Oiseaux	Arrêté du 29 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 17 avril 1981 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Arrêté du 9 juillet 1999 fixe la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département.
Mammifères dont chauves- souris	Arrêté du 15 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Arrêté du 9 juillet 1999 fixe la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département.

Le code de l'environnement (article L. 411-2) permet, dans certaines conditions, de déroger à cette protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

« Les dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées sont, sauf exceptions mentionnées aux articles 5 et 6, délivrées par le préfet du département du lieu de l'opération pour laquelle la dérogation est demandée.

Ces conditions sont présentées dans les articles R. 411-6 et suivants.

A l'issue de l'enquête publique, l'arrêté d'autorisation environnementale vaudra, entre autres, dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces de faune et de flore sauvages protégées

Demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques réalisés sous la Maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : articles L. 621-32 et suivants du code du patrimoine ;

L'article R. 421-3 du code de l'urbanisme précise que les murs de soutènement ainsi que les ouvrages d'infrastructure terrestre et les outillages, les équipements ou les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire et routière sont exemptés d'autorisation d'urbanisme. Néanmoins, ces mêmes ouvrages perdent cette exemption lorsqu'ils prennent place dans les abords de monuments historiques. Ainsi, dans les abords des monuments historiques, les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante ainsi que de créer un espace public doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager. Sont soumis à la même autorisation les affouillements et exhaussements du sol dont la hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou la profondeur dans le cas d'un affouillement, excède deux mètres et porte sur une superficie supérieure ou égale à 100 m² (articles R. 421-20 et R. 421-21 du code de l'urbanisme).

Dans le cas d'un projet d'infrastructure terrestre linéaire de transport liée à la circulation ferroviaire réalisé pour le compte de l'Etat, l'autorisation de travaux

en abords de monuments historique est intégrée à la demande d'autorisation environnementale du projet (article L. 181-2- 13° du code de l'environnement) et l'autorisation environnementale dispense de permis d'aménager si ce dernier est soumis à cette procédure (article R. 425-29-3 du code de l'urbanisme).

A l'issue de l'enquête publique, l'arrêté d'autorisation environnementale vaudra, entre autres, autorisation de travaux en abords de monuments historiques pour SNCF Réseau.

La demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement : article L. 350- 3 du code de l'environnement

Les arbres d'alignement font l'objet d'une protection particulière initialement instaurée par l'article L. 350-3 du code de l'environnement créé par la Loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages et renforcé par la Loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite Loi « 3DS ».

Ainsi, les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique font l'objet d'une protection spécifique, au titre de leur valeur en tant que patrimoine culturel et source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité. En conséquence, toute coupe d'arbre d'alignement nécessite l'obtention d'une autorisation préalable de l'administration.

Néanmoins, le représentant de l'Etat dans le département peut autoriser les coupes et abattages d'arbres d'alignement dans certains cas. Ainsi sont prévus les régimes de déclaration préalable instruite par le Préfet de Département suivants (art. L. 350-3 du code de l'environnement)

Lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique du ou des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes ou des biens ou un risque sanitaire pour les autres arbres ou que l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures » ;

Lorsque la coupe des arbres est nécessaire à la réalisation « de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements ».

La Loi 3DS a par ailleurs modifié l'article L. 181-2 du code de l'environnement en précisant, à l'alinéa 15°, que la procédure d'autorisation environnementale tient lieu « d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres prévue à l'article L. 350-3 du code de l'environnement »

A l'issue de l'enquête publique, l'arrêté d'autorisation environnementale vaudra, entre autres, autorisation préalable de coupes d'arbres d'alignements.

1.6 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet Tram 13 est organisé en deux phases. La phase 1 est réalisée et en service. La phase 2 entre les stations de lisière Pereire et Achères Ville est l'objet de la présente enquête environnementale.

De Lisière Pereire à un peu avant la station Poissy Gambetta, la ligne reprend le tracé de l'ancien chemin de fer de grande ceinture avec des caractéristiques du RFN (Réseau Ferré National) c'est-à-dire alimentation électrique en 25.000 V alternatif, vitesse maximum 100 km/h, circulation à gauche et espacement réglé par le principe du bloc system. A partir de Poissy et jusqu'à Achères, la ligne est en mode tram urbain avec une conduite « à vue » une alimentation en 750 V continu et une vitesse maximum de 70 km/h avec une circulation à droite.

Trois stations sont prévues dans Poissy : Poissy Gambetta, Poissy RER et Poissy ZAC et une à Achères ville RER.

Le fonctionnement en en Y avec un tronçon commun Saint-Cyr-l'Ecole – Lisière Pereire qui se sépare en une branche déjà réalisée vers Saint-Germain RER et une autre, objet de cette phase 2 vers Achères. Il n'est pas prévu de trajets directs Achères – Saint-Germain-en-Laye.

Le projet nécessite de régénérer complètement la voie sur le tracé de la grande ceinture. Sur cette partie sont également entrepris les travaux suivants :

- Reconstruction du pont route de la mare aux bœufs dans une version désaxée pour protéger des arbres remarquables ;

- Suppression de deux passages à niveau au cœur du golf de Saint-Germain et remplacement par deux franchissements souterrains ;
- La création d'un passage grande faune, piétons et véhicules forestiers proche de la route des Volières.
- Une zone de transition du mode train au mode tram avec la découpe partielle de l'ancien talus ;
- La suppression des deux ponts rails au-dessus de l'avenue Fernand Lefevre et au-dessus de l'avenue de Versailles ;
- La restructuration de l'avenue Gambetta et du carrefour de l'Europe à Poissy ;
- LA construction du centre de maintenance urbain à Poissy ;
- La reconstruction de deux ponts sur trois, du saut de mouton au-dessus de la ligne Paris-Le Havre ;
- La création d'un pont supplémentaire route du clocher d'Achères.

La partie abandonnée de la ligne de grande ceinture est définitivement désaffectée et affectée à la compensation des défrichements.

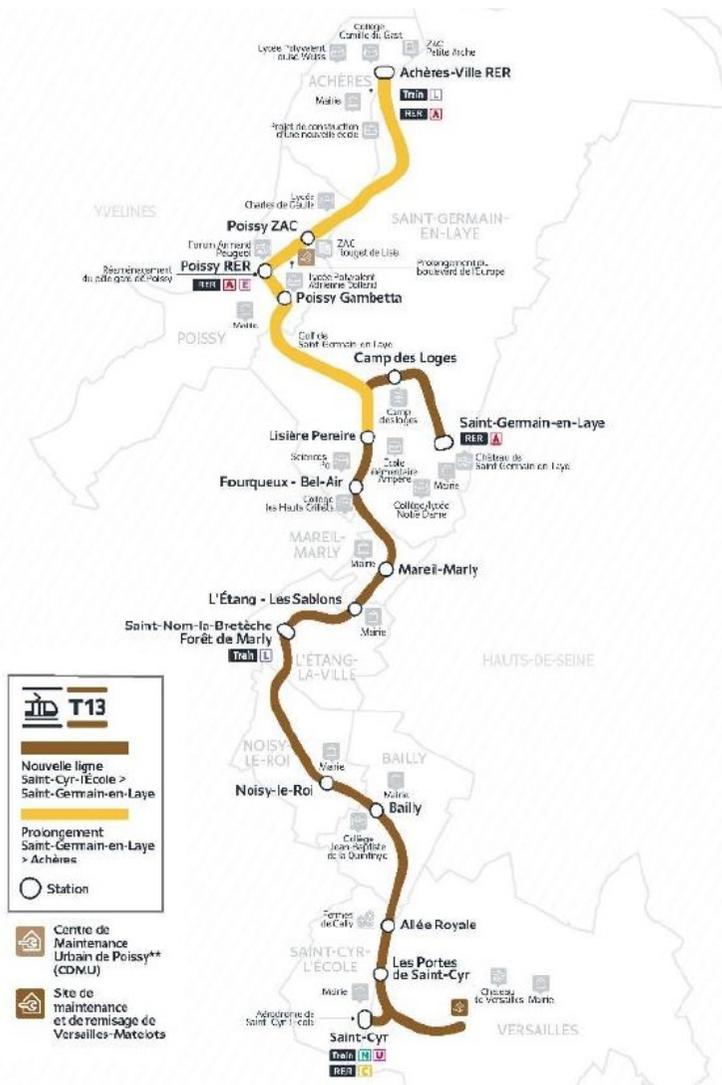
La mise en service est prévue pour la mi 2028.

Les fréquences de passage prévues sont de 10 minutes en heure de pointe sur les deux branches vers Saint-Germain et 5 minutes sur la branche commune.

La fréquentation attendue sur le tronçon commun est de 21.000 voyageurs par jour et de 38.000 voyageurs cumulés sur les deux branches vers Saint-Germain et Achères.

Le coût total du projet est évalué à 361,2 M€ HT aux conditions économiques de 2013 retenues lors de l'étude d'impact initiale du projet (hors coût du matériel roulant).

Le coût des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement représente environ 14% du coût total de l'opération dont 8% pour la phase travaux et 6% pour la phase exploitation



* À l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne T13 à l'Ouest, la ligne 1 ne dessert plus la gare.
** Le service de maintenance urbain sera construit à Poissy dans le cadre du projet T13 prolongement Saint-Cyr/Mareil-en-Laye > Achères. Le site de maintenance et de remisage sera situé à Versailles-Matots et sera mis en service en même temps que le tram T13 nouvelle ligne Saint-Cyr l'École > Saint Germain en Laye.

Figure 1 Tracé du Tram 13 phase 1 en marron, phase 2 en jaune (Source IDFM)

Ultérieurement il est prévu de prolonger le tram vers Cergy. En revanche au sud une prolongation vers la gare de Satory de la ligne 18 du Grand Paris Express a été jugée trop complexe.

1.7 COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier complet se composait des pièces suivantes :

1.7.1 Pièces A Présentation du dossier

- A1 Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale
- A2 Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage à l'avis de l'Ae.

1.7.2 Pièces B Loi sur l'eau

- B1 Notice Loi sur l'eau
- B2 Annexes au dossier Loi sur l'eau

1.7.3 Pièces C Etude d'impact sur l'environnement

- C0 Préambule
- C1 Description du projet
- C2 Résumé non technique
- C3 État initial
- C4 Analyse des effets du projet
- C5 Analyse des effets cumulés avec d'autres projets
- C6 Principales solutions de substitution
- C7 Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- C8 Estimation des coûts des mesures Études d'impact sur l'environnement
- C9 Présentation des méthodes

C10 Analyse des difficultés

C11 Nom et qualité des auteurs

C12 Appréciation des impacts globaux

C13 Évaluations Natura 2000

1.7.4 Pièces D Demande d'autorisation de défrichement

D Demande autorisation défrichement

1.7.5 Pièce E Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées

E Partie1 Objet du dossier et contexte de la demande

E Partie2 Rappel du projet

E Partie3 Présentation des pétitionnaires

E Partie4 Justification du projet au regard des dispositions de l'article L411-2 du code de l'environnement

E Partie5 Etat Initial

E Partie6 Impact du projet sur les espèces protégées

E Partie7 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi

E Partie8 Evaluation de la dette – Mesures compensatoires

E Partie9 Annexes

1.7.6 Pièce F Monuments historiques

F Demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques

1.7.7 Pièce G Arbres d'alignement

G Dossier d'autorisation de coupes d'arbres d'alignement

1.7.8 Pièce H Annexes

H Annexes du dossier d'autorisation environnementale

1.7.9 Pièce I Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse

I Avis Autorité environnementale et mémoire en réponse

1.7.10 Pièce J Avis CNPN et mémoire en réponse

J Avis CNPN et mémoire en réponse

1.8 APPRECIATION DU DOSSIER

Le dossier était très complet et très clair. Les termes techniques étaient expliqués de manière compréhensible dans la marque. Les différentes couleurs dans le texte, permettaient de bien visualiser l'évolution du dossier depuis la dernière enquête publique. Il était présenté sous un format A3 paysage ce qui rendait sa lecture facile en version papier. En version électronique, la présentation paysage permettait également une lecture plus facile sur un grand écran.

Le seul regret est que la commission d'enquête et le public aient eu si peu de temps pour l'étudier. En effet le volume total du dossier était de plus de 6000 pages A4. La lecture ne pouvait donc être malheureusement que superficielle dans le temps imparti.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 ORDONNANCE DE NOMINATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pour donner suite à la saisine par le préfet des Yveline en date du 29 avril 2024, la Présidente du Tribunal de Versailles a constitué en date du 13 mai 2024 une commission d'enquête et désigné :

- M Laurent DANÉ Président ;
- M Jean Luc BIENVAULT, membre ;
- M. Bruno FOUCHER, membre ;

en qualité de Commissaires-enquêteurs en vue de procéder à l'enquête publique ayant pour objet sur l'autorisation environnementale du projet d'aménagement de la phase 2 (Référence E24000029 / 78).

2.2 ARRETE D'OUVERTURE D'ENQUETE

Le préfet des Yvelines a publié le 27 mai 2024 l'arrêté n°24-048 fixant les modalités de l'enquête publique environnementale préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale dans le cadre du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram T13 sur le territoire des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye.

Cet arrêté a été complété par l'arrêté n°24-051 du 29 mai 2024 qui rajoute le conseil départemental des Yvelines dans la liste des personnes publiques consultées.

2.3 VISITES DES LIEUX

Plusieurs visites des lieux ont été effectuées par les membres de la commission d'enquête.

Une première visite a été organisée par Ile de France Mobilités et SNCF Réseau le 31 mai durant toute la matinée. Etaient présents les trois membres de la commission d'enquête ainsi que le président suppléant Gilles Gomez. Les lieux suivants ont pu être visités :

- Zone de transition RFN – Tram après la gare de Lisière Pereire et début de la voie RFN actuellement non utilisée ;
- Parking de la Marre aux Bœufs et descente sur l'ancienne voie ;
- Zone de transition RFN – Tram en haut de Poissy ;
- Passage dans l'avenue Gambetta à Poissy ;
- Emplacement du Centre de Maintenance Urbain à Poissy vu du pont de la route départementale 30 ;

- Saut de mouton dans la zone du Chêne Feuillu avec un déplacement sur le pont au-dessus des voies de la ligne Paris Le Havre et pont de la route des Loges ;
- Emplacement du terminus Achères ;
- Emplacement de la zone de compensation face à Conflans-Sainte-Honorine.

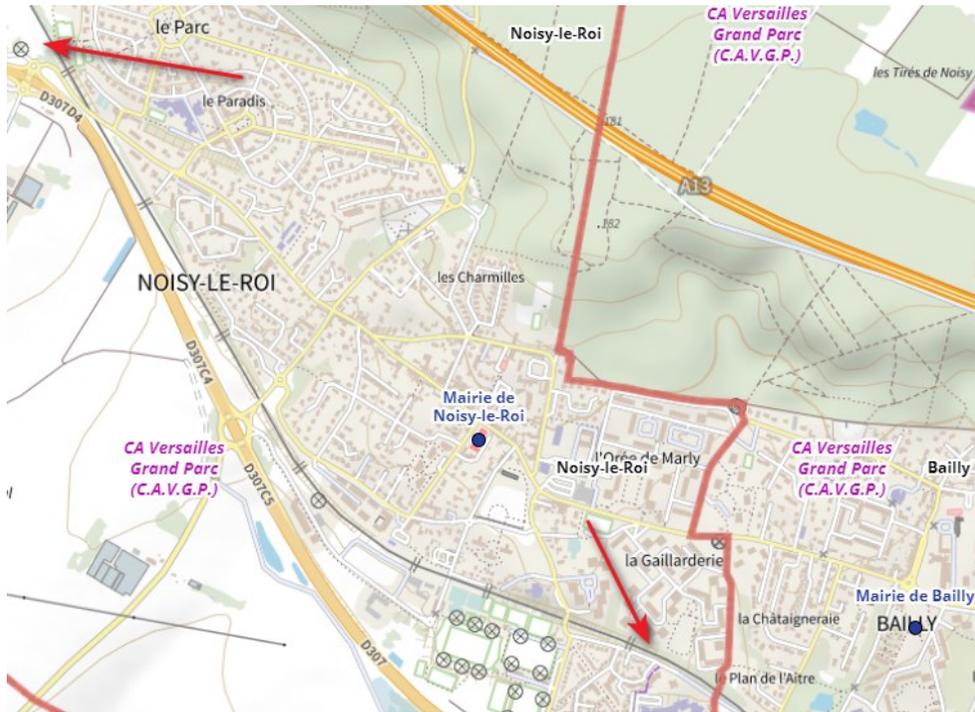
Une visite complète du golf de Saint-Germain a été organisée par la direction du golf à l'attention des membres de la commission d'enquête l'après-midi du 3 juillet. A cette visite étaient présents les représentants de l'ONF en charge de la forêt de Saint-Germain qui loue les lieux au golf.

Une visite de la zone du Chêne Feuillu a été effectuée par Laurent Dané le 24 juin

Une autre visite de la zone du Chêne Feuillu a été effectuée le 11 juillet par Bruno Foucher et Jean-Luc Bienvault.

Enfin une écoute des bruits du tram-train entre 19h00 et 20h00 a été effectuée le 9 juillet par Laurent Dané aux emplacements n°7 de la résidence de la Gaillarderie à Noisy-le-Roi et sur le parking du golf de Noisy-le-Roi. Une mesure malheureusement non étalonnée, donne 80 dB au passage du train. Il n'a pas été possible d'aller écouter le passage sur les aiguillages.

De façon subjective, le bruit de passage du train en vitesse stabilisée est moins agressif que d'autres bruits, mais n'est pas négligeable.



Emplacements d'écoute du bruit de passage du tram train par un commissaire enquêteur

2.4 INFORMATION ET REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

2.4.1 Réunions avec la co-maitrise d'ouvrage

Une première réunion d'information des membres de la commission d'enquête, réunissant l'ensemble des maitres d'ouvrage a eu lieu en visio-conférence le 17 mai.

Une visite très complète des sites du projet a été organisée le 31 mai toute la matinée

Enfin, chaque semaine au cours de l'enquête, les :

- 20 juin
- 27 juin
- 5 juillet
- 12 juillet

Une réunion en visio-conférence de la commission d'enquête avec la co-maitrise d'ouvrage, a permis de faire le point sur les observations du public et à la co-maitrise d'ouvrage de répondre aux questions de la commission d'enquête.

Le PV de synthèse en annexe a été présenté à la co-maitrise d'ouvrage le 29 juillet dans les locaux d'Ile de France Mobilités.

2.4.2 Réunions internes de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie en présentiel ou en visio-conférence à des fins d'échange et de coordination les :

- 14 juin
- 18 juin
- 27 juin
- 8 juillet
- 11 juillet
- 17 juillet
- 26 juillet
- 8 août
- 12 août
- 15 août
- 18 août

2.4.3 Réunions d'information sollicitées par la commission d'enquête

- Mairie d'Achères le 11 juillet
- Association Agir pour Achères le 17 juillet
- Association Mobil'us le 23 juillet

2.5 MESURES DE PUBLICITE ET INFORMATION DU PUBLIC

2.5.1 Mesures de publicité obligatoires

2.5.1.1 Affichage

L'affichage sur des panneaux jaunes A3 a été très important sur tous les emplacements du projet. Le constat de la commissaire de justice Izabela DECLOUX établit 70 points d'affichage du 30 mai 2024 au 16 juillet 2024.

La carte des points d'affichage et l'affiche se trouvent en annexes 8 et 9

2.5.1.2 Insertions presse

Les insertions dans la presse ont été les suivantes :

- Le Courrier des Yvelines du mercredi 5 juin 2024
- Le Parisien 78 du jeudi 30 mai 2024
- Les Echos du jeudi 30 mai 2024
- Le Courrier des Yvelines du mercredi 19 juin 2024
- Le Parisien 78 du mardi 18 juin 2024
- Les Echos du mardi 18 juin 2024

2.5.2 Autres communications

Une plaquette informative de 4 pages a été conçue par le maître d'ouvrage et mise à la disposition du public dans les lieux d'enquête.

Un kakemono a été mis en place au siège de l'enquête au centre administratif de la mairie de Saint-Germain-en-Laye pendant la durée de l'enquête et devant le Tiers-Lieu à la gare de Lisière Pereire les deux jours de permanence.

En complément de la publicité légale, Ile de France Mobilités et les communes de Poissy et Achères, en fonction des vecteurs de Communication dont elles disposent, ont informé leurs administrés via :

- Le site internet d'Ile de France Mobilités (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/tram-t13-prolongement>)

- Le site internet de la commune, et d'Ile de France Mobilités (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/tram-t13-prolongement>)
- Les réseaux sociaux (Facebook, ...)

2.5.3 Information du public : mise à disposition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête était disponible sur de grandes tables permettant de le consulter facilement dans les trois mairies. Il n'a en revanche pas été possible de laisser un dossier à la disposition du public dans le tiers-lieu. Le dossier de chacun des commissaires enquêteurs a été mis à la disposition du public pendant les deux permanences dans ce lieu.

Le dossier d'enquête sous forme électronique a en revanche été mis à disposition du public sur le registre électronique une semaine avant le début de l'enquête ce qui était appréciable compte tenu de l'importance du dossier.

3 **DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

3.1 PERMANENCES DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

11 permanences de 3 heures chacune, ont été assurées par les membres de la commission d'enquête.

3.1.1 Mairie d'Achères

6-8, Rue Deschamps Guérin 78260 Achères

- **Samedi 22 juin 2024** de 09h00 à 12h00 par Jean-Luc Bienvault

Sept (7) personnes se sont présentées durant la permanence :

1 personne est venu consulter les dossiers et s'est informée sur le déroulement de l'enquête publique, sans déposer d'observation.

6 personnes sont venues apporter leurs observations :

1 personne regrette qu'il y ait plus d'arbres coupés au regard du dossier initial

1 personne habitant en contrebas du projet (saut de mouton) est contre un arrêt Chêne feuillu, et s'interroge sur les nuisances qui seront générées

5 personnes se sont interrogées, regrettant que Achères n'ait qu'un seul arrêt, elles auraient souhaité un arrêt sur Chêne Feuillu.

1 demande d'arrêt sur la zone Technoparc de Poissy

- **Mercredi 03 juillet 2024** de 09h00 à 12h00 par Jean-Luc Bienvault

3 personnes se sont présentées durant la permanence :

1 couple contre l'éventualité d'un arrêt sur Chêne Feuillu, mais plutôt sur la zone Technoparc

1 personne indique que les compensations sont illusoire et trop faible en discontinuité de la forêt, demande la révision du projet

- **Mercredi 10 juillet 2024** de 14h00 à 17h00 par Bruno Foucher.

Sept personnes sont venues s'informer. A l'exception d'une personne venue consulter le dossier "C" portant sur l'étude d'impact sur l'environnement, les autres personnes venaient exprimer le souhait de la création d'un arrêt sur le lieu-dit Chêne Feuillu.

3.1.2 Mairie de Poissy

Place de la République 78303 Poissy Cedex

- **Lundi 24 juin 2024** de 14h30 à 17h30 par Laurent Dané

Quatre personnes sont venues s'informer. La plupart des questions portaient sur l'impact sur l'immeuble rue des Capucines à Poissy. Les coupes fournies par SNCF Réseau ont été largement utilisées par le commissaire enquêteur et ont permis d'apporter des réponses précises. Une personne a déposé une observation manifestant son inquiétude sur la proximité de l'école Maternelle Charles Péguy pour la sécurité des enfants. Une autre personne devait écrire sur le registre électronique.

- **Samedi 29 juin 2024** de 09h00 à 12h00 par Bruno Foucher.

Cinq personnes se sont rendues à la permanence pour s'informer sur les conséquences du projet dans son trajet urbain. Deux observations ont été consignées : la première porte sur la disparition des arbres d'alignement sur l'avenue de Versailles, la seconde sur l'intérêt de conserver l'ancienne grande ceinture en complément du trajet urbain afin de permettre alternativement une liaison express vers Saint Germain en Laye et sur l'intérêt de conserver les arbres d'alignement avenue de Versailles.

- **Samedi 13 juillet 2024** de 09h00 à 12h00 par Jean-Luc Bienvault

Cinq personnes se sont présentées à la permanence de Poissy. Une seule a déposé une observation sur le registre :

Trois personnes sont venues s'informer sans déposer sur le registre. Leurs demandes portaient essentiellement sur la visualisation du projet, la compréhension des cartographies présentées et l'impact par rapport à leur domicile.

Une personne s'est informée de l'impact du projet sur la résidence Capucines à Poissy, sans apporter d'observation sur le registre papier, et a émis le souhait de déposer ses observations sur le registre numérique

Une personne a émis des craintes concernant l'afflux de véhicules supplémentaires rue Madeleine Chartier, sente du Clos d'Arcy, rue d'Argenteuil.

3.1.3 Centre administratif de Saint-Germain-en-Laye

86, Rue Léon Désoyer 78100 Saint-Germain-en-Laye

- **Jeudi 20 juin 2024** de 14h30 à 17h30 par Laurent Dané

Une personne est venue se renseigner. A posé des questions sur un prolongement vers Conflans-Sainte Honorine

- **Mercredi 26 juin 2024** de 09h00 à 12h00 par Jean-Luc Bienvault

Aucune visite lors de la permanence

- **Vendredi 05 juillet 2024** de 14h30 à 17h30 par Bruno Foucher. Au cours de cette permanence, une personne originaire de la commune de Bailly, est venue consulter le dossier sans laisser d'observation.

3.1.4 Tiers lieu « Le Quai des possibles »

7, Place Christiane Frahier 78100 Saint-Germain-en-Laye

- **Dimanche 16 juin 2024** de 15h00 à 18h00 par Bruno Foucher

Plusieurs personnes de la résidence de la rue des Capucines sont venues s'informer. A la suite à leurs questions, une demande de dessins de coupes du talus qui longe la résidence a été faite au maître d'ouvrage.

- **Dimanche 07 juillet 2024** de 15h00 à 18h00 par Laurent Dané

Trois personnes qui passaient par hasard au cours d'une promenade sont venues s'informer et ont déposé sur le registre.

3.2 LIEUX D'ENQUETE

Les lieux d'enquête étaient tous accessibles aux personnes à mobilité réduite à l'exception du tiers lieu qui avait deux marches. Cependant en cas de besoin il aurait été facile de recevoir une personne dans une autre salle du rez-de-chaussée du tiers-lieu.

Les salles de Poissy et Saint-Germain-en-Laye ont permis de mettre le dossier en libre disposition du public sur une grande table dans le hall d'accueil.

Outre les lieux d'enquête habituels dans les locaux des mairies, aux heures d'ouverture habituelles, la commission d'enquête a choisi de réserver une « tiny house » située sur le parvis de la gare de Lisière Pereire et faisant partie des locaux du Tiers-Lieu « Le quai des possibles ». Ceci faisait symboliquement le lien avec la phase 1 du projet qui comportait la transformation de la gare de Lisière Pereire en Tiers-Lieu. Cela a permis d'assurer une permanence le dimanche après-midi de 15h00 à 18h00 pour tenter de toucher un autre public. Malheureusement le lieu s'est avéré assez peu fréquenté le dimanche. La gare RER de Saint-Germain-en-Laye un samedi aurait peut-être été plus adaptée.

3.3 CLOTURE DE L'ENQUETE ET TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES

L'enquête a été clôturée le 15 juillet à 17h30. Compte tenu d'une participation peu importante, la commission d'enquête n'a pas demandé de prolongation.

Les registres d'enquête publiques ont été réceptionnés le lundi 22 juillet au domicile du président de la commission d'enquête. En revanche, les scans des registres effectués par Publi Légal n'étaient pas exploitables car seul le registre d'Achères était accessible sur le site de PubliLégal.

3.4 DIFFICULTES PARTICULIERES

Aucune difficulté majeure n'est venue gêner l'enquête.

Les élections législatives non prévues au début de l'enquête, mais qui ont eu lieu en cours d'enquête n'avaient pas de risques d'interactions avec l'enquête.

La communication de PubliLégal par voie d'affiches a été très dense et bien visible.

On notera une difficulté d'utilisation du site web de gestion de l'enquête Registre Numérique de PubliLégal, pour plusieurs raisons :

- Un affichage assez lent dans la visualisation des observations. Il fallait 10 secondes ou plus pour passer d'une observation à l'autre, à cause de la recherche des observations similaires qui ne pouvait pas être désactivée.
- Les statistiques par thème ont été indisponibles pendant toute la durée de l'enquête. Nous avons finalement déterminé nous-mêmes que le classement des thèmes sur deux niveaux bloquait l'affichage, mais nous n'avons pas eu de réponse du support technique de PubliLégal.
- Les droits d'accès complets ont été donnés avec retard à plusieurs reprises aux membres de la commission d'enquête.
- Les scans des registres pointaient uniquement sur le registre d'Achères ce qui a obligé à attendre la réception des registres papier pour avoir l'intégralité des observations.

- Un message de l'hébergeur du nom de domaine, qui semblait réel a averti que faute de renouvellement malgré les rappels, le nom de domaine risquait d'être supprimé ce qui n'a heureusement pas été le cas.

Bien que gênants pour les membres de la commission d'enquête, ces dysfonctionnements n'ont pas empêché le bon déroulement de l'enquête.

Le dossier était de grande qualité, mais difficile à appréhender compte tenu de son volume y compris pour la commission d'enquête qui a reçu assez tard les versions papier.

Les deux plaquettes étaient très utiles pour le public.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

4.1.1 Comptabilisation des observations.

147 observations ont été déposées durant l'enquête publique qui se répartissent de la façon suivante :

Sur le registre de la mairie d'Achères : **9**

Sur le registre de la mairie de Poissy : **5**

Sur le registre du centre administratif de Saint Germain en laye : **1**

Sur le registre du tiers lieu : **6**

Sur le registre dématérialisé : **126**

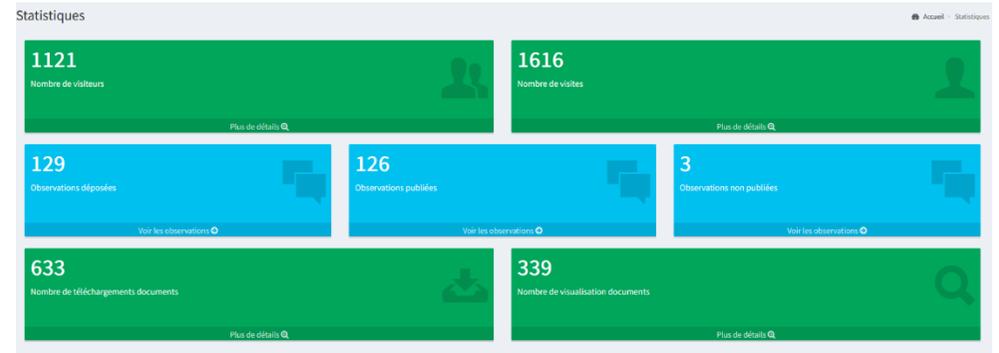
3 observations n'ont pas été publiées @88 (Offre de service publicitaire) @99(Avertissement nom de domaine OVH) @104 (Test commission)

Les @56 et E57 sont en doublon.

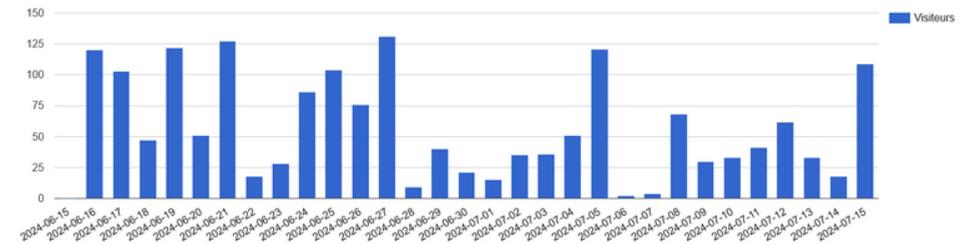
Le registre numérique a été accessible, durant toute la durée de l'enquête publique du samedi 15 juin 2024 ouvert à 9 heures et clos le lundi 15 juillet 2024 à 17h45 à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/phase-2-tram-t13>

4.1.2 Registre numérique Utilisation et analyses des fréquentations

Statistiques générales suite clôture enquête publique

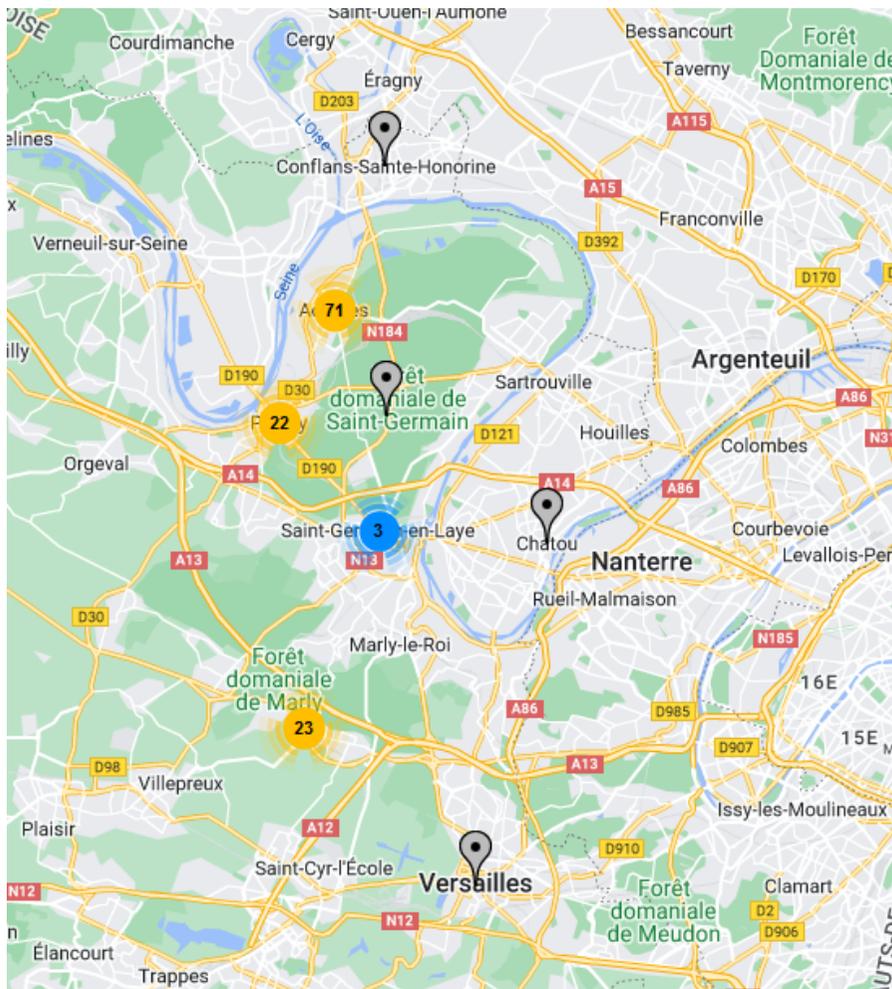


1 Registre numérique : Visiteurs



2 Fréquentation du 15 juin à 9h au 15 juillet 2024 à 17h45

Par rapport à d'autres enquêtes, les visites ont été plus irrégulières. Après un démarrage relativement important, les visites se sont essouffées, sans doute devant l'ampleur du dossier qui a peut-être découragé certains.



Il est à noter que seulement trois associations Mobil'us, AC2NB (Association contre les nuisances à Noisy et Bailly) et Riverail ont déposé des observations dont une seule : Mobil'us, n'est pas une association spécifiquement dédiée au projet Tram 13.

Fréquentation

- 1121 visiteurs, ce chiffre correspond au nombre de personnes qui ont effectué une connexion sur le site avec la même adresse IP
- 1616 visites, correspond au nombre de pages visitées

Téléchargements

- 633 documents ont été téléchargés
- 339 documents ont été visualisés en ligne

Observations déposées

- 129 observations ont été déposées
- 126 observations ont été publiées
- 3 observations n'ont pas été publiées (2 spams et 1 test)

Sur l'adresse mail : 4

Les 3 communes traversées par le projet Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye ont toutes émis des observations.

Par ailleurs on note que cette troisième enquête sur le prolongement de la ligne T13 a faiblement mobilisé par comparaison à celle de 2018 qui a recueilli 1039 observations (janvier / février) ce qui peut s'expliquer par le caractère très impactant pour la ville de Poissy des modifications exposées pour la deuxième enquête.

Néanmoins les téléchargements des documents du registre dématérialisé prouvent l'intérêt du public à chacun des cinq thèmes de l'enquête, sans que cet intérêt se soit concrétisé par le dépôt d'une observation pour certains thèmes.

Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Nombre de vues : 13

Nombre de téléchargements : 31

Demande d'autorisation de défrichement	
Nombre de vues :	12
Nombre de chargements :	25
Demande de dérogação à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégés	
Nombre de vues :	68
Nombre de chargements :	112
Demande d'autorisation de travaux aux abords des monuments historiques	
Nombre de vues :	8
Nombre de chargements :	14
Demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement	
Nombre de vues :	13
Nombre de chargements :	21

Circulation, stationnement. :	8
Pistes cyclables :	28
Aménagements urbanistiques hors projet : 16	
Aménagements urbanistiques compris dans le projet :	15
Incidence de l'extension sur la section existante :	2
Impacts Travaux en ville :	2
Insertion paysagère :	13
Projet :	4
Pollution air :	1
Loi sur l'eau :	1
Bruit et vibrations :	26
Impact sur les monuments historiques :	2
Divers :	3

4.1.3 Observations et classement thématique

L'ensemble des contributions ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif permettant ainsi d'établir les thématiques suivantes (les principales en gras) :

Impact flore :	11
Impact faune :	2
Pour un arrêt Chêne feuillu Technoparc :	66
Contre un arrêt au Chêne Feuillu :	2
Pertinence du tracé et des arrêts sauf Chêne feuillu :	23
Traitement dans le lotissement rue A Bolland :	1

Il est intéressant de noter l'importance des contributions des personnes situées sur le tracé du T13 phase 1 déjà en service et impactés par ce dernier en particulier au niveau du bruit, exprimant leurs craintes au regard de l'augmentation du trafic et de voir cet impact sonore augmenté.

Ces différentes thématiques sont transversales aux différentes autorisations ou déroérations demandées au titre de la présente enquête.

Les questions énoncées dans le présent procès-verbal regroupent d'une part celles exprimées par le public sur les différents registres (papiers, électroniques) ou orales lors des permanences, et d'autre part celles de la commission d'enquête.

On note qu'un certain nombre de questions posées par le public trouvent une réponse dans les différents documents mis à disposition, mais le volume des



dossiers l'a souvent découragé, se contentant de se faire une opinion sur la base des prospectus mis à sa disposition.

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@001	Achères	Avis sur la modification du trajet TRAM 13	Il faut que le tram 13 desserve le chêne feuillu. Une modification du trajet permettant un passage à la fois à la gare de Poissy et au chêne feuillu serait idéal. En effet, de nombreux projets immobiliers ont été réalisés à proximité du chêne feuillu et les transports sont insuffisants dans cette zone. Rejoindre le quartier Saint-Exupéry est trop compliqué. Il faut posséder un vélo, et avoir la capacité physique de pédaler 20 minutes en monter, puis trouver où garer son vélo. De plus, le quartier de Saint-Exupéry est moins dense que le Chêne Feuillu. Il y a le lycée Technoparc, à 5 minutes à pied du chêne feuillu. Un arrêt de tramway à sa proximité faciliterait la vie des lycéens venant du centre de Poissy vers ce lycée. Les bus desservant le chêne feuillu sont souvent en retard, supprimés, ou trop bondés pour qu'il soit possible d'y monter en heure de pointe.			1																
@002	Achères	Tram 14 Achères	Le nouveau trajet supprimé la gare d'Achères chênes feuillu, qui est indispensable. En tant qu'acheteurs, nous ne pouvons pas avoir tous les aspects négatifs sans les avantages. Merci			1																
@003	Achères	Tram passage par Achères t13	Il est important que le tram puisse passer par Achères. En effet, l'objectif du Grand Paris est de faciliter les transports tout en permettant de connecter des villes considérées comme moins desservies et moins "vivantes". Poissy est déjà très bien desservie et suffisamment peuplée. Le tram permettra s'il passe bien par Achères d'offrir de nouvelles			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			perspectives de logements et d'extension des achats immobiliers vers ces villes considérées comme des villes dortoirs. En bref, le tram va permettre de transformer ces villes dortoirs et les dynamiser. Or Poissy est déjà une ville dynamique et en aucun cas une ville dortoir. Les retombées économiques n'en seront que bien plus grandes pour l'ensemble du grand Paris.																		
@004	Achères	Projet tram 13 phase 2	Vu l'emplacement en sortie de ville de la gare d'Achères, ce projet sans ajout d'un arrêt côté Chêne Feuillu bloque prive totalement la population qui vie de ce côté d'Achères de tout intérêt de l'aménagement avec uniquement les désagréments ! Il faut à tout prix ajouter un arrêt proche chêne feuille ou Technoparc pour éviter de priver ce côté de la ville de transport en commun (les bus étant rares, pas à l'heure quand ils passent ne sont pas d'une fiabilité qui permettent à la population de s'y fier). D'un point de vue social, c'est abandonner une partie de la population en l'état !			1															
@005	Achères	Arrêt de tramway proche Chêne feuillu (Achères)	Étant achérois et usager des transports en commun au quotidien pour me rendre au travail, je constate que le bus n'est pas un moyen des plus fiables pour se rendre à la gare d'Achères RER ni même à celle de Poissy. Nous avons grand besoin d'un arrêt côté Chêne feuillu / Technoparc car nous sommes trop loin des gares. J'ajoute à cela le fait que le bus partant de la gare d'Achères en direction du Technoparc /			1															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			Chêne feuillu s'arrête extrêmement tôt le soir (avant 21h30 !), il est indispensable que nous ayons un arrêt de tramway de l'autre côté de la ville car nous sommes trop isolés.																			
@006	Achères	Arrêt côté chêne feuillu	Vu l'emplacement en sortie de ville de la gare d'Achères, ce projet sans ajout d'un arrêt côté chêne feuillu prive la population qui vit de ce côté d'Achères de tout intérêt de l'aménagement avec uniquement les désagréments. Il faut absolument ajouter un arrêt proche du quartier chêne feuillu ou Technoparc pour éviter de priver ce côté de la ville de transport en commun (les bus étant rares, pas à l'heure quand ils passent ce qui est insuffisant et injuste) D'un point de vue social, c'est abandonner une partie de la population dans ce projet qui devrait équitablement concerner toute la ville.			1																
@007	Achères	Gare du chêne feuillu	Pourquoi abandonner la gare du chêne feuillu ? Comment se rendre à la gare de la ZAC a Poissy en mobilité douce ?			1					1											
@008	Saint-Germain-en-Laye	Arrêt Chêne Feuillu	Il faut à tout prix remettre dans le projet cet arrêt qui est indispensable pour la cohérence du projet et qui permettra de réellement desservir Achères. On ne peut pas subir les nuisances des travaux sans qu'un arrêt soit créé. Les arrêts "Allée Royale", "Portes de St Cyr" et "L'Etang les Sablons" ont bien été créés lors de la phase 1, alors qu'ils desservent beaucoup moins de monde que cet arrêt. Supprimer cet arrêt n'est pas une piste d'économie, cette décision tue le			1		1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			potentiel du projet. De plus, mais dans une mesure moins importante, il pourrait être intéressant de créer des missions de tram St Germain RER - Achères.																			
@009	Poissy	Insertion paysagère : des progrès attendus	PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA PHASE 2 DU TRAM T13 Observations concernant l'insertion paysagère. Premier constat : la description des sites urbains traversés est très succincte : absence de qualification dans un sens ou dans un autre. Par exemple, on ne peut que constater la médiocrité des abords de la voie ferrée Poissy-Paris. Deuxième constat : les réaménagements prévus de l'espace public latéral au TRAM ne sont pas décrits. Troisième constat : l'impact du tram sur le site urbain n'est pas analysé : quelles dégradations, quelles améliorations ? De fait, si la fonction « déplacement » est évidemment la plus importante, l'insertion paysagère est fondamentale pour les riverains qui n'utilisent pas le TRAM mais qui subissent les nuisances. A titre personnel, je pense que le TRAM doit être l'occasion d'un saut qualitatif. Dans cet esprit je verrais volontiers un réaménagement paysager sous forme de coulée verte de l'ancienne plateforme ferroviaire grand ceinture au moins dans la proximité du TRAM, et si possible dans sa totalité avec la création d'une piste piéton-vélos. On peut aussi imaginer une requalification du bd Robespierre.								1					1						

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@010	Poissy	Scandale écologique !	Bonjour, ma remarque porte sur le fait qu'il est fort regrettable que le passage du tram le long de la rue Adrienne Bolland ne soit pas effectué sur les voies sncf déjà existante ou bien à proximité ! Une quantité non négligeable d'arbres va être détruite pour créer des rails en détruisant le talus et des arbres qui ont plus de 30 ans !!!!!le préjudice écologique est un scandale en 2024 en plein réchauffement climatique! Certes plusieurs arbres seront plantés pour compenser mais cela est ridicule ! Pourquoi ne pas planter des arbres et laisser les anciens en faisant passer le tram de l'autre côté, côté voies SNCF !?	1					1													
@011	Achères	Passerelle pour piétons pour traverser les voies	Pourriez-vous proposer plusieurs passerelles pour traverser les voies pour les piétons ? Une au niveau du petit Robinson et une au niveau de la lisière St Jean pour rejoindre l'étang du Cora ? Dans le projet vous proposez des voies d'accès pour animaux mais rien pour les randonneurs.								1	1										
@012	Achères	Tram T13 à Achères	Pour la population d'Achères, il y a lieu de prévoir avant le terminus à la gare d'Achères-Ville, un arrêt au Technoparc de Poissy qui permettrait aux quartiers sud d'Achères (Rocourt, Chêne Feuillu, etc) d'avoir une liaison plus directe pour se rendre à St Germain en Laye et/ou Poissy			1																
@013	Achères	Achères - Tram T13	Il y a lieu de prévoir un arrêt intermédiaire entre Poissy et Achères-Ville qui pourrait être au Technoparc de Poissy, ce qui permettrait aux habitants des quartiers Sud de la Ville			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			d'Achères d'avoir une liaison plus directe pour se rendre à St-Germain-en-Laye et ou Poissy Centre.																			
@014	Achères	Tramway arrêts commune d'Achères	Bonjour, afin d'améliorer la circulation entre Achères/Saint Germain et Poissy et décongestionner les voies routière, un arrêt dans le quartier du chêne feuillu, voire en centre ville d Achères seraient souhaitables. Il faut qu un maximum de personnes aient accès à ce nouvel axe de transport et ainsi réduire la pollution générée par les usagers de la route. Ces nouveaux arrêts ne seraient superflus. Bien cordialement			1																
@015	Achères	Prolongement du tram T13	Les achérois ont besoin du T13 pour aller facilement a Poissy et surtout a Saint-Germain-en-Laye. L'arrêt prévu à la gare n'est pas suffisant, le besoin est important dans le reste de la ville : notamment dans le quartier du Chêne feuillu qui est éloigné de tout. Par ailleurs, ca peut être l'occasion d'aménager des pistes cyclables SECURISEES aux abords du tramway, ce qui manque cruellement aujourd'hui.			1				1												
@016	Achères	Prolongement tram 13	Il est indispensable d'avoir une gare du tram sur Achères pour pouvoir accéder plus facilement à Saint germain			1																
@017	Achères	Demande d'arrêt supplémentaire à ACHERES	Bonjour, Le seul arrêt à la gare d'Achères ville ne me semble pas suffisant. Serait-il possible d'ajouter un ou deux arrêts supplémentaires sur la ville d'ACHERES. Cordialement.			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@018	Achères	Demande d'arrêt au chène feuillu	Bonjour, Parmi les projets phares d Achères ville un arrêt de tram au chene feuillu qui était prévu depuis longtemps. Le bus numéro 10 de l arrêt chene feuillu est loin de la gare. Nous ne comprenons pas ce changement. Cordialement			1																
@019	Achères	Un arrêt de plus sur Achères	Centre ville ou Technoparc			1																
@020	Achères	ARRET DU TRAM T13 A ACHERES	Pouvez-vous nous expliquer pourquoi le projet ne prévoit qu'un seul arrêt à la gare RER Achères Ville contrairement à ce qui était prévu ?			1																
@021	Achères	Achères - le grand oublié du projet	La suppression de l'arrêt de tram initialement prévu à Achères Chêne Feuillu est une énorme erreur. Le quartier est en plein développement avec de gros ensembles de logements collectifs récents et encore en cours, le Technoparc et un lycée à côté, tout en étant éloigné à la fois des gares rer de Poissy et d'Achères ville avec pour seuls accès des bus bondés et à faibles fréquences. Quel gâchis... Visiblement il faut être une ville avec une population plus aisée pour avoir le droit à des dessertes plus nombreuses et mieux réparties sur le territoire.			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@022	Achères	Projet aménagement phase 2 tram	Ajouter un arrêt au quartier du chêne Feuillu comme il était prévu initialement. Cela évitera que les résidents de ce quartier aient à faire le trajet jusqu'à la gare d'Achères ?? grande perte de temps. Cela a été demandé maintes fois, mais c'est Poissy qui a bénéficié du deuxième arrêt alors que la population du chêne Feuillu s'accroît de plus en plus et à un grand besoin du passage de ce tram. Prévoir des pistes cyclables et des abris aux arrêts du tram.			1					1											
@023	Achères	Demande arrêt supplémentaire	Nous sommes au regret d'apprendre la suppression d'un arrêt de tram pour le quartier chêne feuillus à Achères. Le tram aurait pu aider les Achérois à se déplacer plus facilement.			1																
@024	Achères	Arrêt supplémentaire T13	Il faudrait un arrêt au niveau du Technoparc d'Achères. Il est quand même aberrant que les achérois n'y gagnent pas avec l'arrivée de ce tram. Le côté chêne feuillu/Technoparc est pauvre en transport en commun et aucun effort n'y sera consacré ?!			1																
@025	Achères	Arrêt supplémentaire au chêne feuillu	Madame Monsieur bonjour, Je pense qu'un arrêt est préférable dans les environs du quartier du chêne feuillu. En effet, les habitants de Poissy bénéficiant déjà de multiples arrêts de tramway, il serait regrettable sur Achères d'avoir uniquement le terminus. De plus, cela permettrait de désengorger les bus déjà bien remplis et ce dès 5h30. Le quartier du chêne feuillu n'ayant pas la place			1					1											

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			de recevoir un parking à cet endroit, une voie pour les mobilités douces serait préférable pour l'accès avec, pourquoi pas, un arrêt de bus supplémentaire à proximité. Enfin, les achérois habitant ce quartier et souhaitant se rendre à saint Cyr doivent soit emprunter le bus jusqu'à la gare et prendre le tramway au terminus, ce qui rallonge considérablement le trajet, soit emprunter la ligne L jusqu'à Saint Lazare pour ensuite poursuivre jusqu'à Versailles ..																			
@026	Achères	Tram Achères	Bonjour, Le tram a pour but d'offrir une meilleure mobilité pour les usagers et désengorger les transports existants or le tracé actuel du tram n'offre pas une meilleure mobilité pour les achérois c'est pourquoi il est nécessaire de réfléchir à un arrêt supplémentaire proche du centre ville ou du chêne feuillue afin que ce tram soit bénéfique. Aussi la modification de l'arrêt au niveau de la gare est une contrainte supplémentaire pour les achérois puisque ça rajout du temps de trajet ce qui n'est pas le but de ce tram			1																
@027	Achères	Plantations de nombreux arbres et passage du tram en centre-ville	Bonjour, Quant à l'information "plantation de nombreux arbres et végétalisation des abords de la ligne" :Quels types d'arbres ? En souhaitant que la diversité sera mise en place, car si un arbre est atteint d'une maladie, les autres aux abords de celui-ci mourront également.Un passage du tram en centre-ville de la ville d'Achères est-il prévu/envisageable ?Je vous remercie.	1				1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@028	Achères	Améliorations pour Achères	Suite à la suppression de la gare du Chêne Feuillu et au dernier plan d'économies, les Achérois ont été lésés. 2 propositions d'amélioration pourraient permettre des avantages pour les Achérois :- créer, en parallèle du tram, une voie cyclable en piste dédiée, depuis la gare de Poissy ZAC vers l'entrée de la ville d'Achères (rue de St Germain), desservant avantageusement les quartiers du Chêne Feuillu, d'une partie du Montsouris et de Rocourt- effectuer des travaux de sécurisation de la traversée du pont dans le quartier de la gare de RER A Achères-ville. Ces travaux étaient prévus avec le franchissement du Tram. Depuis le plan d'économies, ce franchissement a été supprimé, ne reste donc qu'un passage très étroit et dangereux pour les enfants notamment venant du quartier de la Petite Arche et se rendant à la nouvelle école Claudie Haigneré			1							1									
@029	Achères	le tram au chêne feuillu,	On veut le tram au chêne feuillu, Poissy est suffisamment bien desservi. Une piste cyclable n'est pas une solution. Le quartier Saint Exupéry n'est pas "à côté" du chêne feuillu ; il y en a pour au moins 20 minutes en vélo (et en montée). Le temps de garer le vélo ça rajoute 30 minutes de trajet. Il y a beaucoup d'immeubles qui ont été construits à proximité du chêne feuillu et les bus sont bondés au point qu'il est parfois impossible d'y entrer aux heures de pointes ; de même il y a des bouchons sur le chemin de Poissy. Une ligne de tramway permettrait de désengorger la zone. Il y a aussi			1					1	1										

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			de nombreux lycéen venant au technopark depuis la gare d'Achères ou de Poissy.																			
@030	Achères	Tracé Achères à	Je trouve très dommage qu'il n'y ait plus qu'un seul arrêt dans la ville d'Achères, à la gare Achères ville (même pas Grand cormier) qui est déjà assez bien desservie : RER, bus. Pourtant je suis moi-même à proximité de cette gare et cela devrait me convenir. Mais je pense aux autres quartiers plus éloignés et enclavés, comme le Chêne Feuillu. Pourquoi Poissy est extrêmement bien desservie, en plus du RER A, de la ligne J, du futur RER E (tant mieux pour cette ville) ? Pourquoi pas Achères ? De plus en plus les habitants ont le sentiment d'être les parents pauvres de son environnement entre Andrésy et Conflans bordés par la Seine, Saint Germain en Laye et Poissy. Aidez la ville à être plus attractive par ce tram tant attendu.			1																
@031	Achères	il faut un arrêt à Acheres!	Celà fait des années qu'on nous parle de ce projet et maintenant on nous dit peut-être ? Non pas d'accord! il faut que le TRAM 13 passe par la gare d'Acheres Ville pour le développement de la ville, favoriser les déplacements "plus propres". Il faut absolument redynamiser cette ville "dortoir".Un arrêt de l'autre côté de la voie ferrée à Poissy est trop éloigné.Les étudiants sont concernés par ces trajets pour avoir une offre plus ample dans ces			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			Texte de la contribution et légende de la classification AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers																			
			transports.Aujourd'hui quand on veut aller sur Versailles on a le bus qu'à partir de Poissy...ou entrer aux portes de Paris pour en ressortir, ce qui est très contraignant.																			
@032	Poissy	Traçé du Tram T13 dans Poissy	Pour des raisons économiques, écologiques et sociales (impact sur la circulation des autres usagers), le passage jusqu'au rond-point de l'Europe puis vers Achères n'est pas cohérent car la voie SNCF de l'ancienne ceinture, tracé d'entrée dans Poissy va jusqu'à Achères donc il faudrait que le tram T13 reste sur la voie SNCF de l'ancienne ceinture car cela dérivera Poissy et Achères en maîtrisant les coûts, en respectant l'environnement et en ne créant pas de gêne pour les autres usagers des routes au sein de Poissy qui sont saturées déjà à certaines heures.					1	1													
@033	Achères	Pour un arrêt de terminus bien pensé à Achères	J'ai appris que le terminus a été revu compare au projet présenté au public. Le tram ne passe plus sous le pont et celui ci ne sera pas élargi pour une circulation a double sens, une piste cyclable, une fluidité piétonne.... Je trouve cela lamentable un vrai terminus derrière la gare avec un aménagement complet de la rue me semble le minimum pour que le tram s'insère convenablement.										1									
@034	Achères	TRAM 13	Achères n'ayant pu bénéficier d'un arrêt du Tram 13 au niveau du Chêne Feuillu, nous demandons en compensation :- une liaison douce entre le sud d'Achères (quartiers Rocourt et Chêne Feuillu) et la gare de Poissy ZAC.- une			1					1	1										

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			piste cyclable le long de la voie du Tram 13, comme à St Germain en Laye, - des travaux de sécurisation au niveau du pont sous la voie ferrée pour les enfants venant du quartier de la Petite Arche pour aller à la nouvelle école Claudie HAIGNERE.																			
@035	Achères	Arrêt Tram	Bonjour, Aux dernières infos le tram aurait un seul arrêt à Achères au niveau de la gare mais il serait mieux d'en inclure un deuxième au niveau du centre ville pour bien desservir les achérois car sinon il y aura saturation des bus allant en direction de la gare que ça soit pour prendre les trains ou le tram. Cordialement			1																
@036	Achères	Arrêt sur Achères Sud	Bonjour, Il est absolument incompréhensible qu'un TRAM relie Poissy - Achères passer sans un arrêt vers Technoparc - Rocourt - Chêne Feuillu. Faire 2,5km pour aller au Nord (Gare Achères Ville) , au lieu d'avoir 2km vers gare de Poissy !!			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@037	Noisy-le-Roi	Prévention nuisances sonores	<p>Depuis la campagne d'essai (marche à blanc), puis la mise en service de la première tranche de la ligne 13, les riverains directs des communes de Bailly et Noisy le roi ainsi que les associations les représentant (Riverail / AC2BN) ont exprimé auprès des autorités compétentes (mairies/ préfecture, élus) et des responsables des opérateurs parties-prenantes (Trankeo, Ile de France mobilités, SNCF,..) de manière documentée, forte et continue, la gêne provoquée par les bruits de pics, notamment supérieurs aux recommandations émises par l'OMS particulièrement liés aux passages des rames tardives du soir (après 22h00) et précoce du matin (avant 6h00). Parmi les potentielles mesures correctives mises en avant, l'une d'entre elle, particulièrement efficace en terme de diminution du volume sonore des pics, et présentant le double avantage d'être simple à mettre en œuvre et non couteuse, à savoir la limitation de la vitesse de passage à 30 km/h au droit des zones présentant un voisinage immédiat d'habitations notamment sur le tronçon d'environ 2km de long s'étendant au nord-ouest de la gare de Noisy le roi en direction de la forêt domaniale de Marly, n'a a ce jour pas été prise en compte. Les estimations réalisées concernant le rallongement des temps de trajet ont pu identifier un impact minime de l'ordre de 2 minutes trente secondes sur le trajet actuel (Saint Cyr l'école - Saint Germain en laye). Compte-tenu de l'augmentation des flux de passage</p>																1		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			dans le cadre du projet d'ouverture de la 2ème tranche de cette ligne N° 13 (Poissy / Achères ville), il apparait à minima approprié d'intégrer cette proposition dans la définition des planification prévisionnelles de trafic.Vous remerciant par avance de l'attention apportée à cette contribution se voulant résolument constructive.Bien à Vous																			
@038	Noisy-le-Roi	Bruit tram 13 à Noisy-le-roi	Outre une limitation de vitesse dans les zones habitées, il suffirait de déplacer (vers la gare ou vers le tunnel) les deux aiguilles à hauteur du rond-point de Rennemoulin pour améliorer très notablement le bilan sonore... Pour ne les avoir jamais vu utilisées depuis la mise en service du tram13, leur nécessité à cet endroit est très discutable.																		1	
@039	L'Étang-la-Ville	Priorité	Il me semblerait plus important d'investir pour rendre le T13 phase 1 complètement opérationnel Le T13 est un grand succès et nous l'apprécions beaucoup Néanmoins depuis plus d'un an il est indisponible en soirée à partir de 21hAprès plus de xx millions d'investissement ne serait-il pas plus judicieux d'investir pour rendre le Tram complètement opérationnel ?Merci d'avance pour votre réponseStéphane.vidart@gmail.com(Cette indisponibilité est annoncée comme liée à des travaux dont nous ne voyons					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			ni ne connaissons l'existence. La ligne L a plutôt tendance à bien fonctionner)																			
@040	Poissy	Créer une liaison Achères/Poissy <==> Saint Germain en Laye (RER A)	Le tram 13 doit permettre de faire une liaison entre Achères/Poissy et Saint Germain en Laye (RER A) sans changement à Lisière Pereire. L'objectif serait de proposer des Trams depuis Achères/Poissy vers deux Directions : Direction Saint Cyr ou Direction Saint Germain en Laye RER A. Inversement de proposer deux directions : Depuis Saint Cyr en direction de Poissy/Achères ou en direction de Saint Germain en Laye RER A.					1														
@041	Poissy	Desserte du Technoparc	Il faut pouvoir créer l'opportunité d'un arrêt à proximité du Technoparc avec un passage sécurisé sous les voies du Réseau Ferré National. Ceci offrirait une véritable opportunité de desserte attractive.			1																
@042	Poissy	Desserte en 2 fois 1 voie sur l'ensemble du parcours	L'ensemble du tracé sans exception doit être réalisé sur 2 voies contrairement au Tram 12 par exemple. L'objectif est de pouvoir garantir une qualité et une ponctualité et de préserver la possibilité d'augmenter la fréquence de service.					1														
@043	Noisy-le-Roi	Site de maintenance et de remisage	Concernant le site de maintenance et de remisage, le détail est présenté en page 17. Avec la phase 2, le nombre de trains T13 existants augmente de 13 rames. Toutes les rames sont remisées sur le site actuellement existant à hauteur de Saint Cyr l'Ecole. Ceci qui augmente de façon drastique les					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			convois T13 dit « techniques», les plages horaires de circulation de nuit et donc les nuisances sonores pour les riverains sur la plage horaire de nuit.Comme pour la phase 1, aucune alerte n'est mentionnée dans les documents pour informer les riverains des conséquences de ces aspects « techniques » du T13. Par respect pour les riverains, je vous remercie de faire enrichir les documents pour traiter ces points et ainsi informer la population.Par ailleurs, pouvez-vous éclairer les communes touchées sur les raisons qui justifient qu'aucun site de remisage ne soit mis en œuvre à hauteur des communes de Saint Germain en Laye et/ou Poissy.																			
@044	Noisy-le-Roi	Nuisances sonores - Aiguillages	Les mesures de bruit réalisées depuis l'exploitation de la phase 1 ont largement démontré que les aiguillages sont une source majeure de nuisances sonores. Sauf erreur de ma part, ce point n'est nullement détaillé dans les documents associés à la phase 2.Pouvez-vous :1.informer les riverains de la phase 2 de la réalité du projet T13 phase 2 sur ce point, 2.localiser les emplacements des aiguillages sur le tracé COMPLET du T13 3.obtenir enfin une planification des changements de localisation des aiguillages existants sur les communes de Noisy-Le-Roi et Bailly																		1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@045	Noisy-le-Roi	Nuisances sonores Klaxon !	Sauf erreur de ma part, dans les documents je ne trouve aucun élément décrivant le mode de fonctionnement du Klaxon du T13 sur le trajet : TRAM ou TRAIN ? Comme vous le savez sans doute, cela joue sur le bruit subi par la population : le « petit sifflet » du mode TRAM n'est pas comparable avec le « gros KLAXON » du mode TRAIN ! Pour les riverains, les nuisances sonores induites par le mode Klaxon de TRAIN sont énormes ! Pouvez-vous détailler dans les documents les dates et conditions de passage définitif des règles d'usage du klaxon du mode TRAIN au mode TRAM sur tout le trajet de la phase 1 et de la phase 2 ?																	1	
@046	Noisy-le-Roi	Nuisances sonores générées par le T13	Je déplore qu'aucune mesure de réduction de bruit n'ait été envisagée pour les riverains du T13, notamment sur les communes de Noisy - Bailly !!!!!Le doublement des passages du T13 va encore augmenter le bruit et les nuisances !!!!!Pourtant, la réduction de la vitesse du T13 à 30km/h sur ces deux communes est LA solution à effet immédiat avec un coût nul !!!!!Merci de penser aux riverains.																	1	
@047	Poissy	Dépendance à d'autres lignes	Le réseau ferré du Tram 13 doit disposer d'une indépendance de ressources avec d'autres lignes. Concrètement, lors de travaux sut une autre ligne, le tram 13 ne doit pas être interrompu (Victime indirecte).						1												

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@048	Poissy	Créer une station au croisement de la RD184/190 - Bus ligne 1 et intérêt d'une liaison avec la gare RER A de Saint Germain en Laye	Une liaison ferrée entre Poissy et Saint Germain en Laye (RER) doit être envisagé grâce au Tram 13. Une révision de l'offre de bus de la ligne 1 doit être envisagé pour capitaliser ensuite sur ce réseau ferré. Au croisement de la RD184 et de la RD190 pourrait être envisagé au plus prêt de la correspondance bus par exemple. L'objectif est de soit proposer une correspondance forte avec la ligne de bus 1, soit de ne pas créer de station supplémentaire mais de proposer un trajet fort entre Poissy et Saint Germain en Laye (RER) et de supprimer la ligne 1 sur sa portion entre Poissy et Saint Germain en Laye. Le report de la fréquentation sur la ligne Tram 13 des voyageurs serait logique et intéressant. L'objectif serait donc de créer un ouvrage permettant aux trams venant de Poissy et Achères (Plus tard Cergy) de ralié la gare de Saint Germain en Laye (RER) sans rupture de charge.					1														
@049	Achères	Arrêt au chêne feuillu indispensable	Sans arrêt au chêne feuillu, ce tram ne présente plus aucun intérêt pour la grande majorité des achérois, qui vont cependant devoir payer, subir les nuisances des travaux et des trams. Je vis à Achères à 30 minutes à pied de la gare ; je continuerai à prendre le bus 5 (dont l'arrêt le plus proche est à 10 grosses minutes à pieds de chez moi) pour me rendre à Poissy, et le bus 4 (qui passe pour le coup à proximité de chez moi et qu'il est indispensable de garder) pour me rendre à saint-germain-en-laye. Vivant à proximité			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			de son passage, le tram ne m'apportera que des nuisances. Je demande donc l'abandon pur et simple du projet. Des économies ont été faites en abandonnant l'arrêt et les aménagements à Achères, donc je propose simplement de faire encore + d'économies en abandonnant totalement l'extension au delà de Poissy. Si ce projet voit néanmoins le jour sans la prise en compte des contributions à l'enquête publique, la moindre des choses serait de faire une piste cyclable tout le long du tracé du tram.																			
@050	Poissy	Impact sur la circulation automobile	le détournement du tracé initial par la ligne de grande ceinture pour un passage par le boulevard Gambetta à Poissy va avoir un impact négatif sur la circulation automobile et la hausse du bruit et pollution pour les riverains. Le boulevard Gambetta est déjà saturé aux heures de pointe et le rétrécissement de la chaussée causée par le tram ne va faire qu'amplifier le phénomène.					1	1											1		
@051	Poissy	Arrêts de la ligne Tram 13	La création de cette ligne Tram 13 dans Poissy nécessite des travaux importants (tout autant de nuisances). L'itinéraire passe contre l'écoquartier Rouget de Lisle, une ancienne friche industrielle qui, à terme, accueillera plus de 4500 résidents. Il n'est pas prévu d'arrêt dans ce quartier entre celui de la rue Gambetta et celui de l'entrée du quartier Saint Exupéry (quand bien même la station puisse s'appeler "ZAC", elle ne sera pas dans cet écoquartier). Pour les résidents Rouget de Lisle, l'arrêt rue Gambetta sera aussi					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			éloigné que celui de Saint Exupéry et cela ne promet pas l'utilisation de ce moyen de transport. Est-il possible, à ce stade du projet, d'envisager un arrêt sur le boulevard de l'Europe dans le quartier Rouget de Lisle afin d'inciter les 4500 futurs résidents à utiliser ce mode de transport ?																			
@052	Poissy	Arrêt Technopôle	Le trajet du TRAM prévoit de passer juste à côté du Technopôle, mais sans s'y arrêter. Il faut relier cette zone d'activité aux centres ville avec le TRAM ! C'est une grande opportunité de rendre accessible cette zone sans voiture !!!			1		1														
@053	Poissy	Pistes cyclables sécurisées	Le projet ne prévoit pas de piste cyclable sécurisée à Poissy dans les rues impactées par le projet sauf petites exceptions (par exemple au rond-point de la gare, mais les pistes ne font que le tour du rond-point et s'arrêtent...). Il ne semble pas concevable de refaire tant de voiries dans le cadre de ce projet d'ici 2028, sans intégrer les mobilités douces de façon durable et sécurisée. C'est l'occasion de créer des grands axes vélo structurants dans la ville de Poissy !								1											
@054	Poissy	Coupe d'arbres dans la forêt	Le projet ne semble pas préciser les coupes d'arbres qui seront réalisées dans la forêt. En particulier, nous nous inquiétons des grands arbres qui pourraient disparaître dans la zone de transition (en parallèle de la rue des Capucines). La plantation de nouveaux arbres ne permet absolument pas de compenser la coupe d'arbres anciens, tant d'un point de vue paysager, qu'environnemental																			

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			(impact sur la température locale etc.). Plus largement, nous nous inquiétons des coupes d'arbres dans la forêt (par exemple au niveau du pont de la volière : la nature y est actuellement florissante et sauvage dans la cavité des anciennes voies ferrées).																			
@055	Poissy	Arrêt Technopôle	Il est important de créer un arrêt au niveau du technopôle pour relier cette zone d'activité économique aux centres villes de Poissy et Achères avec le Tram !!			1																
@057	Poissy	Absence des éléments	Bonjour Sauf erreur de ma part l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sont absent du site Registre Numérique. Merci de nous le faire suivre par mail le déplacement physique n'étant pas envisageable.																			
@058	Noisy-le-Roi	Tram 13	Bruit en arrivant à la gare de Noisy en provenance de St Nom et en partant de Noisy en direction de St Nom: en allant moins vite, il serait moins dérangement. L'aiguillage est une source de dérangement ; voir si on pourrait le placer, ailleurs ? près de la gare de Noisy ?																		1	
@059	Noisy-le-Roi	Tram 13	Bonjour si vous baissez la vitesse du train de 30km/h, ça ne changera pas bcp le cours du tram train au moins vers la localité de Noisy le roi en venant ou partant de St Nom																		1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@060	Noisy-le-Roi	Utilité contre-performance	<p>Bonjour, Les pouvoirs politiques signataires de ce tram13 se gargarisent d'avoir créé une ligne super efficace, cependant le bilan des riverains et des usagers (bilan terrain donc, pas la hauteur dans les nuages derrière des études orientées) est bien plus mitigé : afin de gagner du temps en temps de trajet vous avez négligé des détails importants comme le nombre d'arrêts et le bruit occasionné par sa grande vitesse. Et maintenant, sans avoir réglé ces problèmes vous voulez passer en phase 2, occasionnant les mêmes problèmes aux riverains du 78 nord ? Par ailleurs vous allez doubler la fréquence des rames, on se demande l'utilité alors que les rames sont à moitié vides. Pourquoi ne pas consacrer ce budget à faire du qualitatif plutôt que du quantitatif ? Il apparaît malheureusement que nous sommes totalement en présence d'un train, nous cherchons encore les bienfaits du tramway, attendus par beaucoup de riverains. Je parle pas des performances versus celles des bus, les bus ne passent jamais à l'heure et restent bloqués dans le trafic.</p>					1													1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@061	Noisy-le-Roi	Aménagement du tram 13	<p>Bonjour J'habite au 10 la Gaillarderie, NOISY LEROI 3eme étage. Le bruit est plus important et très dérangeant au 3eme étage qu'au niveau du sol. De plus:Le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passage LpASmax1s qui représente la pénibilité d'un passage alors que cette notion fait l'objet d'un projet d'introduction dans la loi par l'arrêté Bruit ferroviaire du 29 septembre 2022, que le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20m de la ligne avec une durée comprise entre 15 et 25 secondes, et que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuels sont situés entre 7m et 40m de distance de la voie à Noisy-le-Roi et Bailly le dossier annexe H ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquences de ces bruits de passage d'une durée de 15 à 25 secondes vont passer à toutes les 2,5mn aux heures chargées soit 5heures par jour (07h00-9h00 et 17h00-20h00); cette notion essentielle pour l'OMS est inexistante dans le dossier le dossier annexe H ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic sont d'un niveau moyen de nuisance sonore double de celui des heures creuses ; en prenant en compte ce critère il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi dossier annexe H ne procède à aucune évaluation d'une éventuelle extension de la plage de service opérationnel au départ de Saint Cyr , et donc aussi des circulations techniques qui les précèdent alors que la nature</p>											1			1				1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>														AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>de la nouvelle destination (Poissy puis Achères) à caractère industriel est totalement différente de celle de la destination actuelle dossier annexe H ignore totalement les seuils déterminés par l'OMS comme déterminant l'apparition d'atteintes à la santé des Riverains qui sont environ 20dB plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55dBLden/jour pour l'OMS en regard de 63dB pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi) et d'ailleurs même le sigle OMS est absent de l'annexe H d'évaluation environnementale</p>																															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@062	Noisy-le-Roi	Enquête publique Ligne Tram13 Phase II Annexe H - Effets de nuisances sonores sur les Riverais du tronçon commun Phase I-Phase II	Association AC2NB membre de JADE (association agréée de défense de l'environnement pour le Département des Yvelines) membre de FNE-Yvelines37 rue André Le Bourblanc (Mairie) 78590 Noisy-le-Roiac2nb.frassociationac2nb@gmail.comD'une façon générale l'approche menée traite comme un aspect secondaire les effets de long terme de la ligne TRAM13 sur la Qualité de l'Environnement de Vie des habitants Riverains alors qu'elle développe longuement les effets de très court terme du chantier sur la faune animale La description et l'analyse des effets du bruit créé par cette ligne sur l'environnement d'habitat se cantonne à une approche par des indicateurs lissés qui relèvent d'une approche comparative à des fins de positionnement en regard de règles d'urbanisme (isolation acoustique) alors le bruit généré est intermittent avec des niveaux réels de l'ordre de 20dB supérieurs aux valeurs mises en avant et que la structure de leur répétitivité, cruciale pour l'effet sur la perception par des individus, est totalement laissée dans l'ombre Cette analyse des effets sur l'environnement de vie des Riverains n'a rien appris des leçons d'expérience de terrain de la mise en exploitation de nouvelles lignes TRAMs et TRAMs-TRAINS suburbains ces dix dernières années, et notamment des suites de la mise en service de la ligne TRAM13 elle-même en juillet 2022 En particulier :-le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passage LpASmax1s qui représente la pénibilité											1			1				1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>d'un passage alors que cette notion fait l'objet d'un projet d'introduction dans la loi par l'arrêté Bruit ferroviaire du 29 septembre 2022, que le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20m de la ligne dans les zones de vitesse haute entre 70 et 100Km/h avec une durée comprise entre 15 et 25 secondes, et que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuels sont situés entre 7m et 40m de distance de la voie à Noisy-le-Roi et Bailly-le dossier annexe H ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquences de ces bruits de passage d'une durée de 15 à 25 secondes vont passer avec Phase II à toutes les 2,5mn aux heures chargées soit 5heures par jour (07h00-9h00 et 17h00-20h00) contre toutes les 5mn en Phase I; cette notion essentielle pour l'OMS est inexistante dans le dossier-le dossier annexe H ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic qui sont d'un niveau moyen de nuisance sonore double de celui des heures creuses ; en prenant en compte ce critère et les 3dB additionnels qui en résultent il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi-le dossier annexe H ne procède à aucune évaluation d'une éventuelle extension de la plage de service opérationnel au départ de Saint Cyr le matin (6h00 pour le service voyageurs), et donc aussi des circulations techniques qui les précèdent alors que la nature de la nouvelle destination (Poissy pour une première arrivée vers 06h35 puis Achères) à caractère industriel est</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			<p>totalemtent différente de celle de la destination actuelle (Saint Germain, qui conduit à des emplois tertiaires)-le dossier annexe H ignore totalement les seuils déterminés par l'OMS comme déterminant l'apparition d'atteintes à la santé des Riverains qui sont environ 20DB plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55dBLden/jour pour l'OMS en regard de 63dBLden/jour pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi) et d'ailleurs même le sigle OMS est absent de l'annexe H d'évaluation environnementaleAC2NB, le Bureau</p>																			
@063	Poissy	Mobilité durable	J'espère (et exige) que dans la phase de réalisation de ce projet ne soit pas abattu même pas un arbre et que, au contraire, les différentes installations soient conçues de façon de végétaliser plus et mieux la ville et les axes de connexion.													1						

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@064	Achères	ARRET POISSY/ACHÈRES TECHNOPARC	Il serait bien de remettre dans le parcours l'arrêt à TECHNOPARC prévu initialement qui permettrait aux habitants du sud d'ACHÈRES à l'opposé de la gare de pouvoir avoir un accès. Car pour se rendre à la gare il faut prendre un bus qui passe ou pas aux horaires prévus (gestion des bus bof bof même aux heures de pointes) et le week-end pas beaucoup. Le Sud d'ACHÈRES étant déjà un parent pauvre de la ville. Je vous remercie			1																
@065	Achères	Il est nécessaire de prévoir une station tram au Chêne feuilli / Technoparc	Compte tenu du nombre d'habitants qui sont installés et qui viennent de s'installer au niveau chêne feuilli, il est nécessaire d'avoir une station tram pour desservir cette population. Ne pas avoir de station à ce niveau est une perte de recette considérable pour RATP ou l'exploiteur du TRam. Cette ligne se veut pour augmenter la connexion entre achères et les villes voisines (poissy/ saint germain). La zone chêne feuilli est bien au centre de cela.			1																
@066	Achères	Demande d'une station supplémentaire	Bonjour nous les habitants de la chaîne feuilli à Achères nous aimerions avoir une station près de chez nous au Chêne Feuilli ou à technoparc achères ça faciliterait la vie des habitants			1																
@067	Achères	Tram T13 phase 2	Je souhaite un arrêt du tram T13 proche de ma récente acquisition rue de la croix rompue à Achères					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@068	Achères	Ajout d'un arrêt supplémentaire	Un arrêt au niveau du Technoparc ou du chêne feuillu serait le bienvenue et simplifierait les trajets des habitants et des travailleurs			1																
@069	Achères	PREVOIR ARRÊT CHENE FEUILLU OU TECHNOPARK A ACHERES	Il faut prévoir un arrêt dans la zone du Chêne feuillu à Achères, afin que les habitants de la zone ainsi que les quartiers autours puissent bénéficier d'un arrêt proche et utile.			1																
@070	Achères	Station	Une station de tram au Technoparc est nécessaire pour que les achérois puissent bénéficier pleinement des intérêts de l'arrivée de ce tram et contrebalancer les nuisances et la dégradation de la faune et de la flore .			1																
@071	Achères	Passage tram T13 phase 2 Achères	Bonjour, Pour le Tram T13 phase 2 qui passera par Achères, à ce stade, il n'est pas prévu de station au niveau Chêne feuillu ou technopark. C'est dommage pour les habitants de ces quartiers. Cette contribution est donc pour attirer votre attention sur cet oubli qui impacte une importante population qui est en attente de la mise en place du tram, et surtout d'une station tram dans leur quartier pas loin de leur habitation au niveau du quartier Chêne Feuillu. Je vous remercie de votre prise en compte.			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@072	Achères	Tram T13 à Technoparc Poissy	Bonjour, Habitant à 30 minutes à pied de la gare d'Achères Ville et vu que les bus ne sont pas ponctuels et parfois, nous attendons pendant 30 minutes pour qu'il arrive, une galère tous les matins. Je sou mets une demande et j'espère qu'elle sera considéré pour avoir le Tram T13 au niveau du TechnoParc de Poissy ou à la station "chêne feuillu". Je vous remercie pour votre considération. Cordialement, Sana GHRIR			1																
@073	Achères	Station tram t13 Achères	Bonjour, On aimerait bien avoir une station du futur tram T13 Achères à côté du Technoparc ou chêne feuillu, Merci à vous			1																
@074	Achères	Arrêt supplémentaire chêne feuillu / Technoparc	Bonjour, Il serait très intéressant qu'il puisse y avoir un arrêt supplémentaire du tram au niveau du Technoparc ou niveau chêne feuillu. Cet arrêt permettrait un meilleur repartissement car à ce soir il y a un vide entre Achères centre ville et l'arrêt tram de poissy			1																
@075	Achères	Arrêt au chêne feuillu/techno parc	Bonjour, Une station d'arrêt au chêne feuillu/ techno parc permettrait d'augmenter la mobilité des personnes au sein d'un quartier à l'écart de la gare ainsi que permettrait une meilleure accessibilité au techno parc.			1																
@076	Achères	Arrêt tram13	Bonjour, Seul 1 arrêt est prévu au niveau de la gare RER. La ville s'étend en longueur et un arrêt de chaque part serait plus qu'utile. Au chêne Feuillu ou encore au			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			technoparc de Poissy. C'est vraiment important pour le quartier du chêne feuillu et Rocourt d'être desservis.Mercu																			
@077	Conflans-Sainte-Honorine	Compensation forestiere	Le projet de Tram 13 Phase 2 est un beau projet et surtout NECESSAIRE Il sera réussi si l'intégration paysagère est AUSSI bien réussie que pour la Phase 1 à St germain en Laye ... il faudra y prêter autant d'attention même si nous ne sommes pas "un domaine royale" !!! De plus la compensation doit être maline et la reforestation de l'île d'en haut a Conflans est une excellente nouvelle ... En effet tous les arbres du bord de seine sont malades ! Enfin, une initiative paysagère sur cette plaine souillée et malmenée par les affres de la capitale et de son épandage ancestral. Cette bande de foret future pourrait a terme redevenir un lieu de promenade pour les marcheurs et les cyclistes. Je vais même plus loin pour anticiper les 50 prochaines années avec la future exploitation de GSM sur cette partie Est de la plaine (ils ont en effet racheté les terrains a Acheres). Il faudra en effet paysager ce futur chantier avec pourquoi pas... laisser les creusements ouverts pour créer de nouveaux grands étangs et faire un copier coller des étangs du cora ... En tout cas , nous ne voulons plus du saccage des sols par GSM (remblais systématique avec les chantiers pourris parisiens)... Cette partie de la plaine doit être rendu a la nature !														1					

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@078	Bailly	Projet aménagement Phase 2 Tram 13	Bonjour,- Le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passe LpASmax1s qui représente la pénibilité d'un passage, alors que cette notion fait l'objet d'un projet d'introduction dans la loi par l'arrêté Bruit ferroviaire du 29/09/2022, que le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20 m de la ligne avec une durée comprise entre 15 et 25 secondes, et que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuels sont situés entre 7 m et 40 m de distance de la voie à Noisy et Bailly. C'est mon cas au 52, impasse de la Halte à Bailly.- Le dossier annexe H, ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquence de ces bruits de passage d'une durée de 15 à 25 secondes sont passer à toutes le 2.5mn aux heures chargées soit 5 heures par jour (07h00-9h00 et 17h - 20 heures; cette notion essentielle pour l'O M S est inexistante dans le dossier.- Le dossier annexe H, ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic sont d'un niveau sonore double de celui des heures creuses; en prenant en compte ce critère, il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi.- le dossier annexe H ne procède à aucune évaluation d'une nouvelle extension de la plage de service opérationnel du départ de Saint-Cyr, et donc aussi des circulations techniques qui les précèdent alors que la nature de la nouvelle destination (Poissy puis Achères) à caractère industriel est totalement différente de celle de la																			1

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			destination actuelle.- le dossier annexe H ignore totalement les seuils déterminés par l'O M S comme déterminant l'apparition d'atteintes à la santé des Riverains qui sont environs 20Db plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55DbLden/jour pour l'O M S en regard de 63 Db pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi) et d'ailleurs même le sigle de l'O M S est absent de l'annexe H d'évaluation environnementale. Je souhaite que le Dossier annexe H respecte les lois sur le bruit telle que publiées. Pour la première tranche du TRAM 13 nous subissons assez de bruit sur une période de vingt heures journalières et toutes l'années. Alors répartissez ces nuisances en segmentant la ligne, en mettant à l'autre bout de la ligne des lieux de garages des TRAMS pour éviter un retour de tous les matériels à Saint-Cyr.Les normes O M S ont été établie dans le cadre du respect de la vie humaine.Je vous remercie de porter ce témoignage sur le livre d'enquête.																			
@079	Achères	Tram Achères 13	Bonjour, si le tram 13 ne peut s'arrêter Achères dans le quartier du chêne feuillu peut-être q une liaison douce, en bordure de voie, permettant l'accès à Poissy à pied ou à velo serait envisageable, car la RD30 est très dangereuse pour les non motorisés ...			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@080	Achères	Demande d'une station chêne feuillu	Nous sommes des habitants du quartier Chêne Feuillu et nous souhaitons avoir une station dans notre quartier afin qu'il soit accessible par les transports en commun. Cela encouragerait les résidents à utiliser les transports en commun dans leur vie quotidienne, réduisant ainsi la dépendance aux voitures et contribuant à un environnement plus durable et convivial.			1															
@081	Achères	Demande d'une station chêne feuillu	Nous sommes des habitants du quartier Chêne Feuillu et nous souhaitons avoir une station dans notre quartier afin qu'il soit accessible par les transports en commun. Cela encouragerait les résidents à utiliser les transports en commun dans leur vie quotidienne, réduisant ainsi la dépendance aux voitures et contribuant à un environnement plus durable et convivial.			1															
@082	Poissy	Lien saint germain Poissy	Il paraît aujourd'hui indispensable de relier saint germain a Achères via Poissy en créant des voies de raccordement ce sera un trajet nettement plus pertinent d'avoir des saint germain Achères et des saint germain Saint Cyr plutôt que des saint Cyr saint germain et des saint Cyr Achères. Merci. (Ou alors des acheres saint Cyr et acheres saint germain)					1													
@083	Poissy	Vivement que le Tram soit à Poissy	On l'attend depuis tellement de temps ! Merci pour ce Projet, conduit sérieusement, qui permettra d'améliorer les																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			circulations intra Département tout en préservant l'environnement.Vivement son ouverture !																			
@084	Achères	Inquiétude sur l'accès au parc	Bonjour, Depuis bientôt 10 ans, je suis habitant du quartier de la gare d'Achères-ville et je m'inquiète de ce nouveau projet pour le bien être des habitants.En effet, le parc sur lequel la station de tram est en train de se construire, va remplacer un parc naturel très apprécié des habitants.J'y suis quasiment quotidiennement. C'est un grand parc qui permet à tous d'avoir accès gratuitement à un grand espace vert pour se ressourcer, faire du sport, faire une pause pendant le télétravail ou allez au contact de la nature avec nos enfants. Il y a énormément d'animaux qui se baladent dans ce parc comme une grande famille de lapins, des hérissons, des oiseaux,etc..Ce parc nous a permis notamment de tenir moralement pendant le covid en allant faire une ballade de temps à autre. La forêt aux alentours ne pourra pas remplacer le besoin d'existence de ce grand parc car elle ne propose pas les mêmes avantages (manque de lumière du soleil, sentiers peu sécurisant et labyrinthique...). J'espère donc que mon avis sera entendu et qu'un remplaçant identique à ce parc sera mis en place dans cette zone au risque de devoir trouver un nouvel endroit pour vivre heureux...Merci à vous pour vos actions positives et en respect avec l'harmonie entre l'Homme et la nature.													1						

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@085	Achères	Impacts sonores et environnementaux	<p>Bonjour Nous ne remettons pas en cause la pertinence du projet du point de vue de l'intérêt général, le développement des transports collectifs ne pouvant qu'être souhaité. Cependant, celui-ci doit être pensé et mis en place en tenant compte des contraintes et impacts qu'il engendre sur les populations proches du tracé. Notre maison se trouve à environ 30 mètres du "saut de mouton" (pont au dessus de la rue de Saint germain / route des loges) où passera le tram 13. Nous subissons déjà les nuisances de la rue de Saint Germain et du RER A, dont nous avons bien sûr connaissance en achetant la maison. Toutefois, nous nous inquiétons quant à l'arrivée supplémentaire du Tram 13 concernant l'impact sonore et environnemental :-Des mesures de prévention anti-bruit sont-elles prévues pour limiter les nuisances inévitables ? Elles nous semblent indispensables.-La partie boisée et le chemin forestier où nombre d'habitants du quartier se promènent seront-ils fortement impactés par le défrichage prévu ?-Les abords des voies seront-elles bien sécurisées vis-à-vis des enfants qui jouent dans cette partie de forêt ?</p>								1					1				1	

@086	Noisy-le-Roi	Nuisances du TRAM-TRAIN T13	<p>J'utilise régulièrement le Tram-Train T13 qui en phase 1 a apporté du confort dans les transports quotidiens de notre région. Malheureusement le Tram-Train T13 est loin de répondre aux promesses et écrits de la DUP Phase 1 (des transports calmes, silencieux et sécurisés de 6h à 22h !). De nombreuses nuisances sont signalées notamment sur les communes de Bailly et de Noisy-Le-Roi ! Depuis 2 ans, les problèmes remontés régulièrement par les riverains du Tram - Train T13 et les associations qui les soutiennent et dont je fait partie (Riverail et AC2NB) sont les nuisances sonores liées aux services commerciaux, les nuisances sonores des services non commerciaux, les coups de klaxon, les nuisances sonores générées par les aiguillages, les risques majeurs de sécurité (PN) et les questions environnementales. A la lecture de vos documents DUP Phase 2 je constate qu'une fois de plus les citoyens ne sont pas entendus et que les problèmes remontés depuis la phase 1 ne sont pas traités. Je demande que ces points soient clarifiés, étudiés et solutionnés dans la DUP Phase 2 et ses annexes. Nuisances sonores liés aux services commerciaux : Le Tram - Train T13 fait du bruit, beaucoup de bruit lorsque le conducteur accélère par exemples jusqu'à 70 km/h en sortie de gare ou à 100 km/h le long des principales résidences, beaucoup de bruit lorsque le conducteur freine....Vos documents s'appuient sur un calcul des moyennes de bruit sur plusieurs heures. Evidemment ce calcul permet de déclarer que le Tram - Train T13 respecte la norme française du bruit ferroviaire. Mais le ressenti des riverains est tout autre ! Alors quoi ? Eh bien, les riverains souhaitent que le Tram - Train T13 s'adapte au 21ème siècle, respecte les cadres de vie de TOUS , prenne enfin en compte les recommandations de l'OMS et les évolutions de normes non plus en parlant de moyenne mais de bruit à chaque passage et de fréquence (LpASmax1s représente la pénibilité d'un passage de chaque rame et le</p>																		1		
------	--------------	-----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

bruit réellement entendu par les oreilles humaines contrairement aux paramètres LpAS(6h-22h) et LpAS(22h-6h) qui moyennent le bruit entendu sur, respectivement, 18 heures du jour et 8 heures de nuit).Ce sujet est d'autant plus crucial qu'avec la phase 2 le nombre de passages de trains va doubler entre Lisière-Pereire et Saint-Cyr. Ces points tous associés aux nuisances sonores du Tram-Train T13 ne sont pas développés dans la DUP phase 2 et ses annexes. Je demande qu'ils soient décrits et clarifiés. Je demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent à réduire avant le démarrage opérationnel de la phase 2 les nuisances sonores du Tram-Train T13 de façon à appliquer et respecter les recommandations de l'OMS. Les solutions sont connues, la plus simple et la moins couteuse étant une réduction de la vitesse du Tram-Train T13 sur tous les tronçons en zone urbaine, notamment et en urgence sur les communes de Bailly et Noisy-Le-Roi. Enfin je demande une publication des plages horaires du service commercial en précisant bien les lieux et horaires de départ (je rappelle qu'un train qui part de Saint Germain en Laye à minuit arrive à Saint Cyr bien après minuit, ce qui n'est visiblement pas compris par les IDF-M !) Nuisances sonores liés aux services non commerciaux : Les équipes d'exploitation du Tram-Train T13 appellent « trajets techniques, trains non commerciaux ou trains de service » les trajets NON COMMERCIAUX entre les zones de remisage des rames et les gares.Les trajets techniques sur les plages nocturnes (22h à 6h) sont source de fortes dégradations de sommeil des riverains. Ce point n'est pas développé dans la DUP Phase 2 et ses annexes. Je demande que ces points soient décrits et clarifiés.Je demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent avant le démarrage opérationnel de la phase 2, à limiter la vitesse lors de TOUS les trajets techniques en période nocturne (de 22h à 6h) à 30 km/h sur tout le trajet du Tram-Train T13.

Cette baisse de vitesse améliorera significativement la qualité de sommeil des riverains sans incidence ni sur le service commercial, ni sur les coûts d'exploitation. Le bruit du klaxon : Le klaxon en mode train est extrêmement bruyant alors qu'en mode tram le bruit du klaxon est léger. L'utilisation du mode « train » lors d'un usage du klaxon en zone urbaine est source de fortes nuisances sonores totalement abusives et injustifiées. Ce point n'est pas développé dans la DUP Phase 2 et ses annexes. Je demande que ce point soit décrit et clarifié. Je demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent avant le démarrage opérationnel de la phase 2, à n'utiliser que le mode « tram » pour l'usage du klaxon en zone urbaine et en particulier dans les gares. Nuisances sonores liés aux aiguillages : la DUP Phase 2 et ses annexes ne présentent aucune analyse des points noirs connus depuis le démarrage de la phase 1. Les points noirs sont des points où le bruit est associé aux jeux dans les rails soudés lisses ce qui donnent lieu à un claquement quand les roues des rames les traversent. Il n'y a aucune raison aujourd'hui de maintenir ces aiguillages à utilisation très rare en cas d'urgence proches des habitations. Sur la phase 1, ils devraient être déplacés loin des habitations et sur la phase 2 ils doivent être positionnés de façon réfléchie et justifiée. Ce volet des « points noirs » doit être décrit dans la DUP Phase 2 et ses annexes (localisation de TOUS les aiguillages et points de soudure) et clarifié. Je demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent avant le démarrage opérationnel de la phase 2, à définir le planning des travaux et le financement pour déplacer les points noirs existants les plus nuisibles en particulier sur les communes de Noisy-Le-Roi et Bailly. Sécurité des passages à niveau : A priori suite à un courrier de sénateurs, IDF- Mobilités s'est engagé à sécuriser les PN de la phase 1. Qu'en est-il sur la phase 2 ? Ce volet doit être

décrit dans la DUP Phase 2 et ses annexes et clarifié. Question environnementale : Les données et analyses de la consommation électrique du Tram-Train T13 n'apparaissent nullement dans la DUP Phase 2 et ses annexes. Je ne m'explique pas ce silence dans notre période de recherche d'amélioration continue de la qualité environnementale. Aujourd'hui le Tram-Train T13 qui représente environ 80 tonnes de rames accélère jusqu'à 100 km/h sur environ 800 m et cela de multiples fois entre les gares. Quel gaspillage d'énergie chronique ! Ceci est honteux tant pour le contribuable que pour la planète et l'avenir de l'humanité. Alors, stop ! Ce point environnemental n'est pas développé dans la DUP Phase 2 et ses annexes. Je demande que ce point soit décrit et clarifié. Je demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent à redéfinir les logiques d'accélération et freinage pour répondre aux exigences environnementales du 21ème siècle. A noter que les systèmes de récupération d'électricité (si cette option existe en réalité dans les rames Dualis) lors des périodes de freinage ne produisent que 30% de l'énergie au grand maximum en conditions réelles d'exploitation lors de la période d'accélération.

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@089	Poissy	Arbres abbatues	Bonjour, Dans le cadre du prolongement du T13 au niveau du Clos Saint Exupéry, une centaine d'arbres seront abattus et très partiellement remplacés. De plus, pour les habitants du clos, cela créera une pollution visuelle car ces arbres permettaient de cacher la voie ferrée. Ajouter à cela, les arbres sont considérés, dans certaines études notamment en Allemagne, comme un bouclier anti bruit et permet d'atténuer les émissions dues aux déplacement des trains. Détruire ces arbres est donc une aberration écologique. Cordialement,	1														1		1	



@090	Noisy-le-Roi	<p>Contribution relative à la pièce H, annexe 20 « Etude acoustique sur le tronçon commun du Tram T13 » (notée ci-après « EATC »)1/ Demande de prise en compte de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)L'EATC rappelle bien que « la phase 2 sera soumise aux lois en vigueur au moment de sa réalisation », et de citer en particulier l'Arrêté du 29 septembre 2022 mais seulement pour en faire une présentation partielle quant aux points importants et en évacuer d'une phrase son applicabilité : « les logiciels actuels ne permettent pas de modéliser les pics de bruit : l'EATC ne peut donc intégrer ce dernier item ». Cette position nous semble inacceptable pour les raisons suivantes : • L'Arrêté du 29 septembre 2022 inaugure une approche entièrement nouvelle dans l'évaluation du bruit ferroviaire, à savoir quantifier les événements tels qu'ils existent, i.e. niveaux et nombre des pics de bruit, plutôt que de calculer des moyennes logarithmiques supposées modéliser une réalité qui voudrait par exemple, que le doublement du trafic ferroviaire représente un accroissement de 2,5 dB(A) moyen, c'est-à-dire qu'il soit pratiquement sans impact audible pour les riverains, cf. art.2.4 de l'EATC. • Cette approche, à l'évidence irréaliste, est désormais remise en cause par l'Arrêté susmentionné qui dispose qu'à l'issue d'une phase expérimentale actuellement en cours, des contraintes nouvelles s'imposeront aux maîtrises d'ouvrage relativement aux bruits ferroviaires (octobre 2025). Il ne fait aucun doute que celles-ci s'appliqueront donc à notre projet puisque la phase 2 de ses travaux ne se terminera qu'en 2028. • De ce fait, il est nécessaire de tenir d'ores-et-déjà compte de l'ensemble des critères de bruit qui seront alors exigés et qui seront a minima ceux retenus lors de la phase expérimentale. Il s'agit notamment des mesures de pression acoustique maximum (« pics de bruit ») notées LpASmax1s dans l'Arrêté et de la répétitivité de ces pics notée NAX_</p>	
------	--------------	---	--

LpASmax1s dans le même document. • L'excuse avancée dans l'EATC pour négliger ces critères - à savoir un problème de modélisation - ne peut être recevable puisque l'expérimentation est déjà en cours sur 15 ouvrages existants et qu'il eût suffi d'appliquer la même démarche sur notre projet pour anticiper correctement les exigences futures. En tout état de cause, la question de la modélisation ne semble d'ailleurs qu'accessoire puisqu'il s'agit d'abord d'une question de mesures in situ. • En conclusion de ce premier point, on peut logiquement recommander d'inclure au financement de cette phase 2, une provision substantielle destinée à répondre aux exigences à venir du Législateur dans le domaine de la prévention des nuisances sonores. 2/ Demande du respect des maxima sonores du GCO • Dans la DUP du Projet, en sus du respect des seuils réglementaires, les Maîtres d'ouvrage se sont engagés à ce que le « tram-train ne génère aucune augmentation significative du niveau sonore [de l'ancienne GCO] à l'horizon des deux phases. » • Cette contrainte additionnelle qui a été succinctement étudiée dans les précédentes études acoustiques (3 emplacements seulement, soit 6 mesures), n'est plus du tout évoquée dans la présente EATC. • Or on constate que l'ajout des 2,5dB(A) qui, selon le modèle de l'EATC, correspondrait au doublement du trafic ferroviaire, induit un dépassement du niveau de bruit de l'ancien GCO pour 4 des 6 valeurs de références, dont 3 très significativement :
o Point R1 LAeqferroviaire(22h-6h) : $52,1 + 2,5 = 54,6$ vs max de 51,3 dB(A)
o Point R2 LAeqferroviaire(22h-6h) : $41,1 + 2,5 = 43,6$ vs max de 43,0 dB(A)
o Point R1B LAeqferroviaire(6h-22h) : $52,0 + 2,5 = 54,5$ vs max de 44,5 dB(A)
o Point R1B LAeqferroviaire(22h-6h) : $38,5 + 2,5 = 41,0$ vs max de 31,9 dB(A)
• En extrapolant ces résultats, on peut en déduire que les 2/3 du tronçon commun seront en dépassement des niveaux sonores garantis par les Maîtres d'ouvrage et donc

que des mesures correctives de protection seront à mettre en place sur les 2/3 du parcours. Nous recommandons d'anticiper dès-à-présent cette problématique.3/ Rappel courrier des mairies relatif à la réduction des vitesses • Conscients de la gravité du problème des nuisances sonores dès les essais de la phase 1 du projet, les maires de Noisy-le-Roi et de Bailly dans leur courrier conjoint du 22 septembre 2022 à IDFM, avaient proposé une solution simple et non onéreuse, à savoir la réduction de vitesse du T13 sur le trajet de leurs communes de façon à ramener les émissions sonores dans des limites acceptables. Cette option qui n'aurait ajouté qu'une minute et demie de temps de transport cf. courrier susmentionné, était donc sans impact sur l'attractivité de la desserte et eut permis un gain substantiel sur ses frais de gestion en termes d'économie d'énergie et d'entretien du matériel. • A titre d'illustration, le cas du tronçon situé entre la gare de Bailly et celle de Noisy-le-Roi est particulièrement symptomatique : en effet, les 2 gares ne sont séparées que de 1 km, or sur cette courte distance, les trains passent de 0 à 75 km/h, se maintiennent quelques dizaines de secondes à cette vitesse, puis freinent au maximum pour s'arrêter à la deuxième gare. Cette conduite génère un bruit maximal pour les riverains, un désagrément maximal pour les passagers et des contraintes maximales pour le matériel roulant. Une allure régulière de 30km/h comme le suggérait le courrier des mairies éliminerait de facto tous ces problèmes pour un coût nul et un rallongement du temps de transport de 40 secondes (!). • Cette solution de modération ponctuelle des vitesses des rames n'ayant malheureusement pas été retenue par IDFM au stade de la phase 1, nous recommandons qu'elle soit à nouveau scrutée à l'occasion du démarrage de cette phase 2 qui sera clairement critique pour tous les riverains de la ligne.4/ Demande confirmation des horaires des premiers trains techniques • La dichotomie

entre trains techniques et trains de voyageurs n'avait pas été explicitée lors des présentations initiales du projet dans lesquelles les horaires mentionnés ne concernaient que les rames commerciales mais non les pré-positionnements « techniques » des trains qui passent avant les rames de voyageurs et qui rentrent à leur dépôt après la dernière de celles-ci. • Les riverains ont donc découvert à leurs dépens cette subtilité de la gestion ferroviaire en subissant des passages de trains débutant dès 05h20 le matin et pour finir à 01h20 le soir. • Fort de cette expérience, avec le démarrage de la phase 2, nous recommandons de rassurer les riverains quant au strict maintien de la (courte) période de silence actuelle, sans aucun empiètement sur cette dernière par les trains supplémentaires tant techniques que commerciaux.5/ Demande prise en compte des recommandations de l'OMS • Rappelons les Directives O.M.S. (Bureau régional Europe) pour ce qui concerne le bruit ferroviaire :« En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic ferroviaire à moins de 54 dB Lden, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé. En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic ferroviaire nocturne à moins de 44 dB Lnight, car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic ferroviaire, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs



indiquées dans la directive. » • Considérant que toutes les valeurs relevées dans l'EATC sont très largement supérieures aux seuils d'innocuité définis par l'OMS, Considérant qu'il est inconcevable que les commanditaires de cet EATC tiennent pour nuls et non avenues les travaux d'un organisme international où la France est partie prenante. Il s'ensuit que nous recommandons la saisine du bureau français de l'OMS et/ou du Ministère de la Santé pour avis autorisé.

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@091	Noisy-le-Roi	Prédominance du mode train sur le mode tram	Bonjour, Suivant régulièrement les contributions postées il est manifeste que le projet dans sa forme aboutie (St cyr-St Germain) ni dans sa forme non aboutie (prolongement) est à la hauteur des promesses des responsables de la ligne. Les données techniques provenant de nombreuses contributions (comme celles me précédant de Vincent et Anne de Noisy le Roi postées en date du 3/7) mais également fournies par les associations comme Riverail et Ac2nb fournissent déjà des données concrètes, terrain, mesurables/quantifiables/vérifiables qui ne peuvent être ignorées par les responsables du projet s'ils souhaitent faire de ce projet une réussite locale. Je ne viens qu'appuyer et apporter mon soutien aux nombreux commentaires que vous ne pouvez ignorer. Vous nous avez vendu un tram, mais vous nous avez livré un RER... Respectez les populations locales, tous les éléments vous sont fournis et les commentaires au projet sont nombreux. Nous vous attendons au tournant des promesses pour cette phase 2. Merci.																		1	
@092	Achères	Voie sécurisée pour les vélos	Pour rejoindre la gare de Poissy depuis Achères, même si la vitesse a été abaissée à 50km/h, la route est peu engageante à prendre en vélo, surtout avec des enfants. Achères aillant perdu une gare lors de la modification du plan initial du tramway, et dans l'optique de développer une mobilité plus verte, nous souhaiterions une piste cyclable sécurisée qui									1										

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			longerait le trajet du tramway. La gare de Poissy va devenir une gros nœud de communication avec l'arrivée du RER Eole et il serait bon que la population d'Achères puisse en profiter également																			
@093	Noisy-le-Roi	Nuisances du TRAM-TRAIN T13	Nouveau coup de klaxon du Tram-Train T13 en gare de Noisy-Le-Roi ce matin, tellement fort que je me demande jusqu'où le bruit est nuisible pour les humains. Bailly ? la réponse est oui, Saint Cyr ? Versailles ? autres villes ? STOP ! Respecter vos écrits Adapter les règles au siècle dans lequel nous vivons STOP aux bruits !																	1		

@094	Noisy-le-Roi	Nuisances Sonores sur Bailly - Noisy le Roi	<p>Remarques de l'association RIVERAIL, association représentant les riverains de la ligne T13:1 - Le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passage LpASmax1s qui représente la pénibilité d'un passage de chaque rame et le bruit réellement entendu par les oreilles humaines contrairement aux paramètres réglementaires LpAS(6h-22h) et LpAS(22h-6h) qui moyennent le bruit entendu sur, respectivement, 18 heures du jour et 8 heures de nuit. A noter que la prise en compte du paramètre LpASmax1s est analysée dans le cadre des évolutions en cours de loi sur le bruit ferroviaire. Aujourd'hui le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20 m de la ligne avec une durée comprise entre 10 à 25 secondes alors que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuel sont situés entre 7 m à 40 m de distance de la voie du Tram-Train T13, par exemple sur les communes de Noisy-le-Roi et Bailly. Ces données doivent être prises en compte !Le dossier annexe H ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquences de ces bruits de passage d'une durée de 10 à 25 secondes vont passer toutes les 2,5 mn aux heures chargées, soit 5 heures par jour (07h00-9h00 et 17h00-20h00). Cette notion essentielle pour l'OMS est inexistante dans le dossier dans son état actuel. Le dossier annexe H ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic qui sont d'un niveau moyen de nuisance sonore double de celui des heures creuses. En prenant en compte ce critère il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi.Le dossier annexe H ignore totalement les seuils définis par l'OMS comme déterminants dans l'apparition d'atteinte à la santé des Riverains ; ces seuils de l'OMS sont environ 20dB plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55dBLden/24h pour l'OMS en regard de 63dB pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi). Enfin à noter que le sigle OMS est absent de l'annexe H d'évaluation</p>																					
------	--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

environnementale. Ces points tous associés aux nuisances sonores du Tram-Train T13 ne sont pas développés dans la DUP et ses annexes. RIVERAIL demande qu'ils soient décrits et clarifiés. RIVERAIL demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent à réduire avant le démarrage opérationnel de la phase 2 les nuisances sonores du Tram-Train T13 de façon à appliquer et respecter les recommandations de l'OMS. Les solutions sont connues, la plus simple et la moins couteuse étant une réduction de la vitesse du Tram-Train T13 sur tous les tronçons en zone urbaine, notamment et en urgence sur les communes de Bailly et Noisy-Le-Roi.² - Les équipes d'exploitation du Tram-Train T13 appellent « trajets techniques ou trains de service » les trajets NON COMMERCIAUX entre les zones de remisage des rames et les gares. Les trajets techniques sur les plages nocturnes (22h à 6h) sont source de fortes dégradations de la qualité de vie et de sommeil des riverains. Ce point n'est pas développé dans la DUP et ses annexes. RIVERAIL demande que ces points soient décrits et clarifiés. RIVERAIL demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent avant le démarrage opérationnel de la phase 2, à limiter la vitesse lors de TOUS les trajets techniques en période nocturne (de 22h à 6h) à 30 km/h en zones urbaines. Cette baisse de vitesse améliorera significativement la qualité de sommeil des riverains sans générer d'incidence ni sur le service commercial, ni sur les coûts d'exploitation.³ - Une rame de Tram-Train T13 fonctionne soit en mode « train » soit en mode « tram ». Une manette sur le tableau de bord permet de passer très simplement d'un mode à l'autre. Le mode Tram ou Train a de forte incidence sur le bruit lors de l'usage du Klaxon par le conducteur ; le klaxon en mode train est extrêmement bruyant alors qu'en mode tram le bruit du klaxon est léger. L'utilisation du mode « train » lors d'un usage du klaxon en zone urbaine est en effet source de

fortes nuisances sonores totalement abusives et injustifiées. Ce point n'est pas développé dans la DUP et ses annexes. RIVERAIL demande que ce point soit décrit et clarifié. RIVERAIL demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent avant le démarrage opérationnel de la phase 2, à n'utiliser que le mode « tram » pour l'usage du klaxon en zone urbaine et en particulier dans les gares.

4 - Les données et analyses de la consommation électrique du Tram-Train T13 n'apparaissent nullement dans la DUP et ses annexes. RIVERAIL ne s'explique pas ce silence dans notre période de recherche d'amélioration continue de la qualité environnementale. Aujourd'hui le Tram-Train T13 qui représente environ 80 tonnes de rames accélère jusqu'à 100 km/h sur environ 800 m et cela de multiples fois entre les gares. Quel gaspillage d'énergie chronique ! Ceci est honteux tant pour le contribuable que pour la planète et l'avenir de l'humanité. Alors, stop ! Ce point environnemental n'est pas développé dans la DUP et ses annexes. RIVERAIL demande que ce point soit décrit et clarifié. RIVERAIL demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent à redéfinir les logiques d'accélération et freinage pour répondre aux exigences environnementales du 21ème siècle. A noter que les systèmes de récupération d'électricité (si cette option existe en réalité dans les rames Dualis) lors des périodes de freinage ne produisent que 30% de l'énergie au grand maximum en conditions réelles d'exploitation lors de la période d'accélération.

5 - L'annexe H ne présente aucune analyse des points noirs connus depuis le démarrage de la phase 1. Les points noirs sont des points où le bruit est associé aux jeux dans les rails soudés lisses ce qui donne lieu à un claquement quand les roues des rames les traversent. Aujourd'hui ces jeux dans les rails se trouvent aux limites des cantons de signalisation (typiquement tous

les 2 à 3 km et souvent en proximité des gares) et au niveau des aiguillages. Les aiguillages à l'ouest de la gare de Noisy-le-Roi proviennent de l'exploitation de l'ancien GCO. Ce problème « point noir » n'existait pas lors du service GCO car les aiguillages étaient traversés à 30 km/h. Ils sont aujourd'hui traversés par les rames du Tram-Train T13 entre 90 à 100 km/h en ligne droite. Ceci crée un bruit infernal. La fréquence de ce bruit va doubler après la mise en service de la phase 2. Il n'y a aucune raison aujourd'hui de maintenir ces aiguillages à utilisation très rare en cas d'urgence aussi proches des habitations. Ils devraient être déplacés loin des habitations. Ce volet des « points noirs » n'est pas développé dans la DUP et ses annexes. RIVERAIL demande que ce volet soit décrit (localisation de TOUS les aiguillages et points de soudure) et clarifié. RIVERAIL demande que les acteurs responsables du Tram-Train T13 s'engagent avant le démarrage opérationnel de la phase 2, à définir le planning des travaux et le financement pour déplacer les points noirs existants les plus nuisibles en particulier sur les communes de Noisy-Le-Roi et Bailly.

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@095	Achères	Un tramway inexistant pour les Achérois	<p>Il est complètement irresponsable de construire un tramway depuis la gare d'Achères jusqu'à Saint-Germain-en-Laye en passant par Poissy, sans aucun arrêt près des habitations à Achères ! La gare d'Achères étant loin du centre-ville, aucun Achérois n'ira prendre le bus pour accéder au tramway de là-bas. Les seuls usagers de cet arrêt seront ceux du RER A qui trouveront le moyen de se rendre plus facilement à Poissy ou à SGEL. Et tant mieux pour eux. Mais pourquoi snober totalement la population Achéroise en omettant un arrêt proche d'elle? Cela ne fait aucun sens, alors que le tramway longe Achères sur une longue distance. Un arrêt au Chêne Feuillu serait très utile pour une bonne partie des habitants qui ne sont pas véhiculés et qui souhaitent se rendre dans ces deux villes voisines, ou qui préfèrent éviter la voiture. L'argument qui dit que les habitants du Chêne Feuillu avaient refusé à l'époque un arrêt chez eux au risque d'avoir des problèmes de parking est également faux! Ce même problème n'existerait-il pas pour les quartiers résidentiels des trois arrêts prévus à Poissy? Et encore une fois, qui prendrait sa voiture pour ensuite prendre un tramway? Personne! Ces deux moyens de transport ne sont pas complémentaires mais concurrentiels. Les personnes véhiculées vont directement à Poissy ou SGEL, et n'ont aucun intérêt à se garer au Chêne Feuillu pour accéder à un moyen de transport plus lent. En conclusion, ce projet dessert (sans jeu de mot) plus</p>			1															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			la ville Achères qu'il ne l'a sert, et ajoutera des nuisances sans aucun avantage en retour pour sa population. Je demande que soit réétudier sérieusement un arrêt au sein de la ville d'Achères. C'est le minimum de considération que nous méritons en tant qu'habitant de cette ville.																			
@096	Achères	Déserte ville d Achères	Bonjour. Sur le projet présenté. Il est prévu 3 stations de desserte dans la ville de Poissy. Une seule desserte est prévue pour Achères. Pour un ville de plus de 20000 habitants.. Pourquoi cette différence de traitement d acces a la mobilité. Un arrêt chêne feuillu ou zac Achères sera le bienvenu. Merci pour nous.. Cordialement			1		1														
@097	Achères	Tram T13 à Achères	Résidente à Achères, je suis totalement pour le développement des transports en commun et faciliter nos vies dans nos déplacements. Je vais à la gare d'Achères tous les matins à vélo pour prendre le RER À direction La Défense. Je ne me rend jamais à Poissy car la route y est beaucoup trop dangereuse aussi bien à pied qu'à vélo. C'est très dommage notamment pour les rendez vous médicaux qui sont impossible à prendre à Achères et plus accessible à Poissy ... c'est également dommage quand on sait que la			1		1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			<p>ligne E s'arrêtera prochainement à Poissy et qu'il y aura un énorme campus (Peugeot) qui va certainement attirer du monde qui potentiellement seront intéressés pour vivre à Achères et aller à leur travail en vélo ou en transport. Mon souhait serait donc qu'à la voie de tram qui passera entre Poissy et Acheres soit ajoutée une piste cyclable sécurisée et beaucoup plus agréable que la route actuelle ... de plus j'habite au sud d'Acheres et je trouve vraiment déplorable qu'il n'y ait pas d'arrêt vers le quartier du chêne feuillu. En effet sans arrêt dans Achères ni une piste cyclable, le tram apportera des nuisances sans avantage pour un grand nombre d'Achérois.</p>																			
@098	Achères	Avis Tram	<p>Résident à Achères, je suis totalement pour le développement des mobilités douces et faciliter nos vies dans nos déplacements. Je vais à la gare d'Acheres tous les matins à vélo pour prendre le RER à direction La Défense. Je ne me rends jamais à Poissy car la route y est beaucoup trop dangereuse aussi bien à pied qu'à vélo. C'est très dommage notamment pour les rendez-vous médicaux qui sont impossibles à prendre à Achères et plus accessibles à Poissy ... c'est également dommage quand on sait que la ligne E s'arrêtera prochainement à Poissy et qu'il y aura un énorme campus (Stelantis) qui va certainement attirer du monde qui potentiellement seront intéressés pour vivre à Achères et aller à leur travail en vélo ou en transport. Mon</p>			1		1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			souhait serait donc qu'à la voie de tram qui passera entre Poissy et Achères soit ajouté une piste cyclable sécurisé et beaucoup plus agréable que la route actuelle ... de plus j'habite au sud d'Achères et je trouve vraiment déplorable qu'il n'y ai pas d'arrêt vers le quartier du chêne feuillu. En effet sans arrêt dans Achères ni une piste cyclable, le tram apportera des nuisances sans avantage pour un grand nombre je.																			
@100	Chatou	Liaison directe Saint-Germain-en-Laye à Achères	Bonjour, On accueille avec un grand enthousiasme ce projet de prolongation de la ligne 13 du Tram-Train. Le but de cette ligne étant une alternative aux projets existants et la réponse aux besoins nouveaux, il me semble, d'après une première lecture des éléments du projet actuel que pour se rendre de Saint-Germain-en-Laye (RER) à Poissy, il faut faire une correspondance à Lisière Pereire. Ainsi, le projet ne répondrait pas à un besoin local assez conséquent d'une liaison directe entre SGL et Achères (via Poissy). Cette bifurcation, bien que contraignante au niveau de l'exploitation ne devrait pas être négligée et est même indispensable pour que la ligne soit une vraie alternative aux autres modes de transports entre ces deux villes. Il me semble qu'il faut considérer cette option et ainsi, définir un nouveau schéma d'exploitation prenant en compte une liaison directe entre Poissy et SGL à raison d'au moins 1 train sur 2. Bien cordialement,					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@102	Saint-Germain-en-Laye	La Phase II de la ligne TRAM13 création d'un 2eme niveau de circulation Saint Cyr-Poissy Oire0	le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passage LpASmax1s qui représente la pénibilité d'un passage alors que cette notion fait l'objet d'un projet d'introduction dans la loi par l'arrêté Bruit ferroviaire du 29 septembre 2022, que le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20m de la ligne avec une durée comprise entre 15 et 25 secondes, et que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuels sont situés entre 7m et 40m de distance de la voie à Noisy-le-Roi et Bailly le dossier annexe H ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquences de ces bruits de passage d'une durée de 15 à 25 secondes vont passer à toutes les 2,5mn aux heures chargées soit 5heures par jour (07h00-9h00 et 17h00-20h00); cette notion essentielle pour l'OMS est inexistante dans le dossier annexe H ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic sont d'un niveau moyen de nuisance sonore double de celui des heures creuses ; en prenant en compte ce critère il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi le dossier annexe H ne procède à aucune évaluation d'une éventuelle extension de la plage de service opérationnel au départ de Saint Cyr , et donc aussi des circulations techniques qui les précèdent alors que la nature de la nouvelle destination (Poissy puis Achères) à caractère industriel est totalement différente de celle de la destination actuelle dossier annexe H ignore totalement																			1

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>les seuils déterminés par l'OMS comme déterminant l'apparition d'atteintes à la santé des Riverains qui sont environ 20DB plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55dBLden/jour pour l'OMS en regard de 63dB pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi) et d'ailleurs même le sigle OMS est absent de l'annexe H d'évaluation environnementale. Depuis la mise en service de la ligne 13 je demande aux services de SNCF RESEAU de faire des relevés de DECIBEL et de régler le problème des vibrations au niveau de mon habitation. Imaginez vous les nuisances par le bruit et les vibrations en cas de doublement des passages, actuellement 70 de 6H a 0H10, Cordialement</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@103	Poissy	Un tramway nommé désir ?	<p>Monsieur le commissaire enquêteur, Nous résidons au 24 boulevard Gambetta à Poissy et sommes directement concernés par le projet du tram 13 phase 2. Nous souhaitons porter à votre attention différents points : NUISANCES SONORES : Tout d'abord nous sommes pour le moins surpris. Pardonnez l'expression mais nous avons l'impression d'être baladés. Depuis plusieurs années, IDFM nous explique qu'il n'y a aucune raison de traiter l'acoustique boulevard Gambetta prétendant que les nuisances sonores seront dans les limites réglementaires. Nous découvrons dans ce dossier que la nouvelle étude acoustique menée en 2023 révèle que certaines habitations dans le centre de Poissy, dont la nôtre, subiront des nuisances acoustiques « significatives » (+5DB). Ajoutons à cela les nombreux retours catastrophiques et éloquentes des riverains de la phase 1 du tracé, il nous semble que nous avons des raisons sérieuses d'être inquiets. Nous n'avons jamais aucune réponse à nos interrogations si ce que la réglementation est respectée alors même que la loi LOM ne semble même pas prise en compte. Quid du minimum de qualité de vie tant vantée dans le projet? Qui assume aujourd'hui de prendre le risque de nous dégrader encore notre environnement direct? Quelles garanties sont apportées aujourd'hui aux riverains? Qui s'engage sur l'acoustique? Quels seront nos recours lorsque les nuisances rendront nos habitations invivables une fois les rails posés</p>	1		1										1					1

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>														AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>? ESPACES VERTS : Boulevard Gambetta, une grande partie des arbres d'alignement sera abattue pour faire passer le tram. Parallèlement à l'angle avec le boulevard Devaux, un parking restituera quelques places de stationnement symboliques et de nombreux arbres sur des parcelles privées disparaîtront à cause de l'élargissement du boulevard, créant un véritable îlot de chaleur. Pourquoi ne pas restituer d'avantage d'arbres en remplaçant le parking par un espace de verdure ? Ceci aurait l'avantage de participer : oA la réduction des risques d'îlot de chaleur oA l'amointrissement des nuisances sonores oA la qualité de vie des riverains VIBRATIONS: Pourquoi ne pas opter pour une pose de rails sur dalle flottante pour limiter les émissions de vibrations? Les arguments financiers et du seul respect de la distance entre la plateforme et les bâtiments légèrement supérieure à 7m sont outrageusement court-termistes face aux risques pour les bâtiments du boulevard. Le projet soulignait pourtant l'enjeu des vibrations. Ici encore quelles garanties avons-nous que ce tram ne détériorera pas les bâtiments ? Le maximum est-il réalisé pour limiter les risques ? Qui s'engage sur ce sujet? Au-delà de banderoles à nos balcons, de se constituer association de riverains qui ne sont manifestement pas écoutées et entendues, quels seront nos recours lorsque des fissures apparaîtront sur les habitations une fois les rails posés et le trafic à son apogée?</p>																															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>Nous souhaitons porter à votre attention que le boulevard est composé de nombreuses habitations entretenues, ayant conservé du cachet et datant des années 1880, témoignage de l'histoire de la ville (usine de frères Rose, etc) et méritant un peu plus de respect. MOBILITES et SECURITE : Un tram arrivant à 50km/h au croisement des boulevards Gambetta et Devaux nous semble irresponsable et accidentogène. Inutile de vous rappeler les accidents de personnes déjà particulièrement nombreux et fréquents à Poissy. De plus, nous espérons que ce projet sera enfin l'occasion d'une réflexion permettant l'amélioration réelle des pistes cyclables de la ville car les seuls coups de peinture réalisés jusqu'ici ne permettent toujours pas d'être cycliste en sécurité à Poissy. Enfin, nous espérons que ce tram ne contribue pas à la suppression du RER A à Poissy qui semble préoccuper les usagers des transports dont nous faisons partie, ainsi que les élus. En résumé, est proposé un tram qui ne s'arrête ni au Technoparc, ni au Chêne Feuillu, qui ne rejoint pas directement la gare RER de St Germain en laye, ni celle de saint Quentin en Yvelines, qui nuit aux riverains qui plus est avec un bilan carbone douteux tout cela à grands frais pour la collectivité comprenez que nous soyons inquiets, dubitatifs et consternés. Nous exigeons des engagements et des garanties. En espérant sincèrement que la qualité de vie des riverains sera enfin prise en compte dans ce projet, Bien cordialement, Laure et Romain</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>														AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			ChmieliewskiDes riverains attendant des réponses et explications																															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@105	Achères	Sécurité et Arrêt Chêne Feuillu	Merci de bien vouloir le tracé qui prévoyait un arrêt au quartier Chêne Feuillu d'Achères. Mais aussi de prévoir des accès sécurisés pour les piétons le long du tracé sur la ville d'Achères, notamment sur le quartier de la petite Arche			1							1									
@106	Achères	Piste mobilité douce et sécurisation passage voies ferrées	Je propose de faire une voie cyclable et de mobilité douce sécurisée pour relier le quartier du chêne feuillu à Achères à la gare du quartier Saint-Exupéry à Poissy pour compenser la suppression de la seconde gare à Achères prévue dans le tracé initial, soit le long de la voie de tram soit dans la forêt de Saint Germain en Laye. De plus, de procéder à la sécurisation du passage sous les voies ferrées de la gare d'Achères Ville afin de permettre aux enfants du quartier de la Petite Arche de traverser en toute sécurité et se rendre à la nouvelle école Claudie Haigneré et également désenclaver ce quartier et le relier à la ville.			1					1											
@107	Achères	Achères ne doit pas être lésée	Pour compenser les changements de dernière minute du tram, nous demandons une voie douce (cyclable et piéton) pour relier les chêne feuille (Achères) à la gare Poissy Zac quartier St Exupery. De plus, nous demandons un passage sécurisé au niveau de la gare d'Achères ville notamment au niveau du pont pour les piétons (dont les collégiens et écoliers du nouveau quartier de la gare.									1	1									

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@108	Noisy-le-Roi	T13 nuisances sonores	Nous habitons Noisy-le-Roi et nous avons été victimes d'un beau mensonge. Nous avions le train et le dossier concernant le tram 13 mettait en avant un moyen de transport beaucoup moins bruyant. C'est faux, depuis 2 ans nous nous battons contre d'importantes nuisances sonores avec un tram qui passe devant chez nous à plus 95 à l'heure (environ 75 décibels), des riverains n'arrivent plus à trouver le sommeil, sont obligés de prendre des médicaments. Comment peut-on envisager une phase 2 sans résoudre d'abord les problèmes de la phase 1, c'est scandaleux ! Les nuisances sonores nuisent à la santé, c'est prouvé. Avant d'investir dans une nouvelle source de nuisances, il est impératif de trouver des solutions pour les riverains victimes de la phase 1 du tram 13.																		1	
@109	Bailly	Mieux protéger les riverains et améliorer l'offre de transport	Depuis la mise en service du tram T13 en juillet 2022, les mairies de Noisy-le-Roi et de Bailly ont organisé de nombreuses réunions avec IdF Mobilités, la SNCF, l'exploitant ferroviaire Transkeo et les associations RIVERAIL et AC2NB pour essayer de trouver des solutions aux nuisances sonores générées par le tram. Celles-ci respectent les seuils règlementaires mais la circulation du T13 présente des niveaux sonores maximum au passage qui sont susceptibles d'engendrer une gêne des riverains. Ces niveaux sonores vont augmenter de 3 dB avec le doublement du trafic. Les mairies ont obtenu la mise en place d'une																		1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>procédure de conduite limitant les bruits d'accélération au départ de la gare de Bailly et l'installation de 4 demi-barrières au lieu de 2 actuellement au passage à niveau de la rue du Plan de l'Aître. Conscientes de la gêne provoquée notamment par la vitesse de circulation des rames et pour mieux comprendre ce qu'il était possible de faire, elles ont engagé une étude pour définir l'effet de la mise en place de protections acoustiques fixes sur le tronçon Bailly Noisy. Celles-ci seraient particulièrement efficaces sur une zone comportant quatre aiguillages sur lesquelles les rames roulent à 100 km/h. (zone Vergers-Hameau fleuri à Noisy-le-Roi) Sans attendre la phase 2 du tram T13, elles demandent à IdF Mobilités la réalisation d'une protection sur une longueur de 200 m environ au droit des aiguillages. Cette protection pourrait être constituée d'un écran acoustique d'une hauteur de 2 m ou d'un dispositif ferroviaire spécial tel qu'il en existe déjà en France et en Allemagne. Une deuxième zone pourrait être envisagée au droit de la Gaillarderie ; elle nécessiterait une hauteur d'écran de 5m. De manière à améliorer l'offre de transport en commun pour les actuels résidents des domaines du Parc et de la Tuilerie, ainsi que les futurs habitants du quartier de Chaponval, il convient d'étudier dans le cadre de la phase 2 du T13 l'implantation d'une deuxième gare à Noisy-le Roi distante d'environ 1,5 km de la gare actuelle en direction de Saint Nom la Bretèche à l'aplomb de l'arrêt de Bus</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			Demarine (Tennis du Domaine du Parc / rond-point du Golf).																		
@110	Noisy-le-Roi	Contribution relative à la pièce annexe 20 << Etude acoustique sur le tronçon commun du Tram T13	H, Bonjour Messieurs Les Commissaires enquêteur, Veuillez trouver en pièce jointe les observations et les propositions de deux co-auteurs qui sont propriétaires de maisons à Noisy-le-Roi déjà fortement impactés par les nuisances sonores des trams/trains T13.																	1	
@111	Achères	Demande de voie de mobilité douce et sécurisation du passage	- une voie cyclable et de mobilité douce sécurisée pour relier le quartier du chêne feuillu à Achères à la gare du quartier Saint-Exupéry à Poissy pour compenser la suppression de la seconde gare à Achères prévue dans le tracé initial. Soit le long de la voie de tram soit dans la forêt de Saint Germain								1	1									

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
		sous les voies ferrées	en Laye. - la sécurisation du passage sous les voies ferrées de la gare d'Achères Ville afin de permettre aux enfants du quartier de la Petite Arche de traverser en toute sécurité et se rendre à la nouvelle école Claudie Haigneré et également désenclaver ce quartier et le relier à la ville.																		
@112	Versailles	Contribution du CD78	Voir doc joint								1				1						
@113	Achères	TRAM 13	1ère réflexion : Il n'est pas admissible de voir Achères réduite à n'avoir qu'un seul arrêt du TRAM 132ème réflexion : Même si l'idée d'un arrêt au quartier du Chêne Feuillu a été abandonnée, il serait au moins utile, pour une partie des habitants du sud d'Achères de bénéficier d'une liaison douce sécurisée reliant les quartiers sud d'Achères à la gare ZAC de Poissy3ème réflexion : Avec l'arrêt du TRAM à Achères-Ville, il serait bien de sécuriser le Pont RER pour permettre aux riverains du nouveau quartier, mais surtout aux enfants qui vont fréquenter l'école Claudie Haigneré de circuler en toute sécurité!			1					1	1	1								
@114	Carrières-Poissy	Mobilités douces	L'absence d'une gare au Chêne Feuillu génère une portion de trajet plutôt longue. Il semble possible de la conserver, le nouveau tracé passant très proche de la gare initialement prévue. 3 gares ajoutées à Poissy : elles sont très rapprochées, c'est dommage, cela va surtout générer des allongements des temps de trajets. L'absence de mobilités			1					1										

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			douces, pistes cyclables notamment, et ce d'Achères jusqu'à Carrières-sous-Poissy ou Andrésy est très dommage !! Beaucoup d'usagers ont besoin de poursuivre leur trajet à vélo de façon sécurisée et loin des gaz d'échappement !																			
@115	Achères	Extension du t13 impact sur la forêt	La forêt de st Germain étant de plus en plus clairsemée et les espèces qui y vivent (biches et autres animaux) plus rares du fait de la faible densité en arbres au m2 une redensification boisée des parcelles serait nécessaire pour préserver la zone ainsi que sa fraîcheur Le projet prévoit l'abattage d'arbres pour l'alignement des bordures notamment Autre point: pourquoi créer un bâtiment technique dans la forêt (chêne feuillu) et non pas en zone déjà urbaine?	1	1																	
@116	Andrésy	Phase du Tram 13 - Station d'Achères	Je souhaite que soit tenu compte pour l'arrivée du Tram à Achères les mobilités douces, le vélo et la marche en investissant dans des pistes cyclables depuis Poissy et Andrésy, des parcs vélo protégés contre le vol et les dégradations, et pour les déplacements piétons, la sécurisation des passages sous la voie ferrée de gare d'Achères ville pour lier le quartier de la petite arche avec celui de l'école Claudie Haigneré								1											

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@117	Achères	Accès au cimetière d'Achères	Ce qui est prévu sur Achères va impacter une partie de la forêt, encore des destructions d'arbres, de végétaux, des abris pour les oiseaux et les animaux vivant dans cette forêt. A chaque fois c'est secondaire, la décision est prise Même si on nous parle de mesures compensatoires.....La question que je me pose : ce qui est prévu pour l'accès au cimetière si on vient à pieds. Vu le peu de place pour arriver à tout caser entre la voie de chemin de fer et les bâtiments.								1											
@118	Achères	Avis de l'AE et du CNPN	Je partage globalement les avis de l'AE et du CNPN et ne suis pas convaincu par les réponses et commentaires des porteurs du projet sur les points soulevés par ces 2 institutions. A titre personnel, je souhaiterais formuler 3 remarques :1) raccordement lignes Paris-Cergy/Paris-Le Havre Selon le dossier, la SNCF prétend que la conservation de ce raccordement en l'état lui est absolument nécessaire. Je m'interroge sur cette position. En effet, sur la partie Nord-Ouest (côté Paris-Cergy) dudit raccordement, une des 2 voies a été récemment déposée. Sur la partie Sud-Est (côté Paris-Le Havre) 2 voies subsistent mais leur état (mauvaise état des rails et des traverses, herbes folles et arbustes entre les rails,etc.) laisse supposer qu'elles ne font pas l'objet d'une utilisation intensive. Le trafic sur cette section du raccordement pourrait donc être assuré lui aussi sur voie unique et une des 2 voies pourrait alors, à son tour,			1									1		1					

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>														AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>être déposée. Sur toute la longueur du raccordement, il est donc possible de récupérer de la surface sur l'actuelle emprise SNCF. Cette surface pourrait être avantageusement mise à profit pour y implanter au moins une des deux voies du futur tramway, diminuant d'autant l'impact sur les zones boisées.2) Base-vie dite du "saut de mouton". Cette base-vie serait implantée sur l'actuel délaissé situé en limite d'Achères, dans le triangle entre les voies de la Grande Ceinture et la ligne Paris-La Havre (lieu dit "les deux ponts"). Si j'ai bien compris le schéma de fonctionnement, il est prévu que les poids-lourds desservant cette base-vie traverseraient l'agglomération achéroise pour y arriver et en repartir. Je ne pense pas raisonnable d'envisager une telle solution. Les Achérois (et accessoirement la voirie achéroise) ne sont certainement pas disposés à subir les nuisances induites par les passages répétés de tels véhicules. De plus, le demi-tour que ces camions devraient effectuer en forêt nécessiterait de déboiser une surface conséquente (et plantée d'arbres d'âge respectable) pour un usage temporaire.3) Gare dite du "Chêne Feuillu" en limite d'Achères Je suis totalement défavorable à une telle éventualité. En effet, l'idée développé dans le projet initial était d'implanter une gare sur le site du Technoparc de Poissy, Elle aurait alors pu être aussi utilisée par les habitants des quartiers Sud d'Achères. Malheureusement, à ce jour; il n'y a plus de</p>																															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>surface disponible au Technoparc pour y accueillir une telle gare. Le quartier du Chêne Feuillu à Achères est totalement urbanisé depuis une trentaine d'années et l'implantation d'une gare n'y est pas envisageable. En effet, le parti-pris urbanistique qui a prévalu lors de son aménagement ne prenait pas en considération une telle hypothèse. Une gare bouleverserait totalement l'équilibre du quartier au détriment de ses habitants.</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers																		
			AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@119	Achères	Avis Tram 13	1	1	1																
			Bonjour,L'idée d'un prolongement du Tramway jusqu'à la ville d'Achères est une bonne idée qui permettra d'augmenter l'offre de transport en commun en Ile-de-France. Notamment pour réduire les émissions de gaze à effet de serre. Cependant, un projet écologique comme ce prolongement, ne doit pas permettre la déforestation et l'artificialisation des sols d'une partie de la forêt (entre la gare de Poissy et celle d'Achères/ et la gare de saint germain et le premier arrêt de Poissy) de Saint-Germain pour y faire circuler ce tramway : c'est complètement paradoxal. La biodiversité de la forêt sera une nouvelle fois impactée par des nuisances sonores (déjà conséquente avec le passage des RER). La biodiversité et la nature ne peuvent pas être en permanence menacées pour des projets dit « durable et écologique ». Il n'est pas admissible de réduire encore l'espace de vie des animaux, insectes, oiseau, hérissons, lapin, sanglier qui vivent chez eux ! De plus l'espace de promenade dans cette forêt sera largement réduit pour les différents habitant qui aime s'y promener ainsi que pour leurs chiens. L'aberration dans tout ça, est le fait que le tracé du tram dans la forêt, ne soit pas collé à aux voies de chemin de fer déjà existante, pour donner ce côté végétaliser et agréable pour les utilisateurs du Tram. Ce qui créera une zone de forêt entre les voix de chemin de fer et celle du tramway. Une « mini forêt » (Cf document 1 Tram T13, entre la zone rouge et la ligne jaune) qui ne pourra accueillir																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>aucune biodiversité car entrecoupé par des passages réguliers de train/tram. De même, que de choisir d'empiéter sur une partie de la forêt grande au lieu d'empiéter sur une petite partie déjà segmentée et entourée de voies de chemin de fer. (Cf Triangle Rose - document 1). De plus, les voies de chemins de fer déjà existante qui borderons le tracé du tram entre les gares de Poissy et d'Achères, ne sont pas utilisé pour les transports des passagers en RER (Cf trait jaune – document 1). Des voix, qui sont déjà existante donc et qui servent uniquement au retour des rames de Train/Rer dans leur entrepôt. Ne serait-il pas plus judicieux de faire circuler le tram sur ces voix déjà existante, quitte à les faire cohabiter avec les quelques passages journaliers de RER/train ? Sans oublier que dans cette zone, une des voies n'est plus utilisé, le sol étant déjà artificialisé n'est-il pas intéressant de la réexploiter ? Ce qui aurait comme autre avantage de réduire drastiquement les couts. Un autre point est sur l'abandon de l'arrêt « Achères chêne feuillu », qui pourtant permettrait de mieux connecter ce quartier excentré d'Achères avec les gares de Poissy et d'Achères, pour les milliers d'habitant de ce quartier, au profit de l'arrêt Poissy ZAC. En conclusion donc, je ne suis pas opposé au projet d'un prolongement du tramway pour une meilleur desserte d'Achères, mais je suis opposé à ce que la nature subisse encore la folie humaine, qui trouve comme prétexte à ce prolongement un intérêt écologie mais qui dans le</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			même temps détruit la nature, la biodiversité et artificialise encore plus une forêt qui est déjà entrecoupé de routes et de voies de chemin de fer. Il faut utiliser le plus possible les infrastructures déjà existantes afin de limiter les effets de ce tramway sur le vivant. Merci,																			
@121	Saint-Germain-en-Laye	Observations de la Ville de Saint-Germain-en-Laye	Les observations de la ville de Saint-Germain-en-Laye sont consignées dans le courrier figurant en pièce jointe.	1											1	1			1			

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
@122	Noisy-le-Roi	Contribution M Fortune enquête phase 2	<p>le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passage LpASmax1s qui représente la pénibilité d'un passage alors que cette notion fait l'objet d'un projet d'introduction dans la loi par l'arrêté Bruit ferroviaire du 29 septembre 2022, que le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20m de la ligne avec une durée comprise entre 15 et 25 secondes, et que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuels sont situés entre 7m et 40m de distance de la voie à Noisy-le-Roi et Bailly le dossier annexe H ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquences de ces bruits de passage d'une durée de 15 à 25 secondes vont passer à toutes les 2,5mn aux heures chargées soit 5heures par jour (07h00-9h00 et 17h00-20h00); cette notion essentielle pour l'OMS est inexistante dans le dossierle dossier annexe H ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic sont d'un niveau moyen de nuisance sonore double de celui des heures creuses ; en prenant en compte ce critère il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi dossier annexe H ne procède à aucune évaluation d'une éventuelle extension de la plage de service opérationnel au départ de Saint Cyr , et donc aussi des circulations techniques qui les précèdent alors que la nature de la nouvelle destination (Poissy puis Achères) à caractère industriel est totalement différente de celle de la destination actuelle dossier annexe H ignore totalement</p>																	1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			les seuils déterminés par l'OMS comme déterminant l'apparition d'atteintes à la santé des Riverains qui sont environ 20DB plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55dBLden/jour pour l'OMS en regard de 63dB pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi) et d'ailleurs même le sigle OMS est absent de l'annexe H d'évaluation environnementale																			
@123	Achères	TRAM 13 SUR ACHERES	En compensation à la suppression de la seconde gare prévue à Achères il serait judicieux de proposer une voie cyclable et de mobilité douce sécurisée pour relier le quartier du chêne feuillu à Achères à la gare du quartier Saint-Exupéry à Poissy, ce qui permettrait enfin de relier les deux villes pour les personnes à vélo et de permettre aux habitants de l'ouest d'Achères de profiter d'une gare de tramway sans avoir à traverser la ville d'Achères et sans dépendre des bus. Le tracé pourrait se trouver soit le long de la voie de tram soit dans la forêt de Saint Germain en Laye. Le nouveau quartier de la petite arche à Achères subit la présence de la voie ferrée avec un pont trop petit pour rejoindre le centre ville, il est nécessaire de sécuriser ce passage sous les voies ferrées de la gare d'Achères Ville afin de permettre aux piétons, cyclistes et surtout enfants du quartier de la Petite Arche de traverser en toute sécurité et se rendre à la			1					1	1										

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			nouvelle école Claudie Haigneré. Avec le double avantage de relier ce nouveau quartier en pleine expansion à notre ville.																			
@124	Saint-Germain-en-Laye	Liaison directe SGEL Poissy Achères <> /	Bonjour, je suis étudiant à Saint-Germain-en-Laye, entre les stations Lisière Pereire et Bel Air. J'ai pu consulter le dossier. Je salue la présence d'esprit de passer par le centre-ville de Poissy ainsi que de déclasser administrativement la ligne de la Grande Ceinture pour faciliter le passage du tramway entre Poissy et Achères. Mais je souhaite soulever mes inquiétudes : Il est proprement impensable de construire ce prolongement mais d'imposer une correspondance à la station Lisière Pereire pour rejoindre la station du RER A de Saint-Germain-en-Laye ainsi que les différents commerces à proximité. La perte de temps imposé par une correspondance est proprement dissuasive puisqu'en heure de pointe il faudra au minimum 10 minutes pour attendre le prochain tramway en direction de la gare RER de Saint-Germain-en-Laye, puis compter 9 minutes de tramway pour aller à Lisière Pereire à la station de tramway du RER A. En conséquence, les usagers de Poissy et de Achères en direction du quartier historique de la ville de Saint-Germain-en-Laye vont continuer à emprunter les différentes lignes de bus. Résidant au Bel-Air, à la suite de					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			différents essais, je privilégie désormais la ligne R2N/R2S pour me rendre dans le centre-ville. J'ajoute que ce prolongement doit constituer l'occasion de reprendre et d'améliorer la situation actuelle du tramway T13 sur sa partie existante, en profitant de la fin de la mixité fret / tramway.Considérant cela, j'exprime le souhait que les différents maîtres d'ouvrages (IDFM / SNCF Réseau et Voyageurs) apporte une réponse claire à l'absence d'une taille liaison directe. Une feuille de route doit être établie pour mettre en service ce raccordement direct permettant d'accélérer les relations vers le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye.																			
@125	Noisy-le-Roi	Riveraine du T13 pour lequel aucune disposition n'a été prise contre le bruit en phase 1	Le dossier annexe H ignore totalement la notion de bruit de passage LpASmax1s qui représente la pénibilité d'un passage alors que cette notion fait l'objet d'un projet d'introduction dans la loi par l'arrêté Bruit ferroviaire du 29 septembre 2022, que le bruit source d'un passage est de 79dBA à 20m de la ligne avec une durée comprise entre 15 et 25 secondes, et que des dizaines de logements en habitat collectif ou individuels sont situés entre 7m et 40m de distance de la voie à Noisy-le-Roi et Bailly. Le dossier annexe H ignore totalement la notion de répétitivité des passages alors que les fréquences de ces bruits de passage d'une durée de 15 à 25 secondes vont passer à toutes les 2,5mn aux heures chargées soit 5heures par jour (07h00-																		1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>9h00 et 17h00-20h00); cette notion essentielle pour l'OMS est inexistante dans le dossier Le dossier annexe H ignore totalement la notion de périodes chargées de trafic qui sont d'un niveau moyen de nuisance sonore double de celui des heures creuses ; en prenant en compte ce critère, il apparait de multiples zones de dépassement des seuils critiques définis par la loi.Le dossier annexe H ne procède à aucune évaluation d'une éventuelle extension de la plage de service opérationnel au départ de Saint Cyr , et donc aussi des circulations techniques qui les précèdent alors que la nature de la nouvelle destination (Poissy puis Achères) à caractère industriel est totalement différente de celle de la destination actuelle.Le dossier annexe H ignore totalement les seuils déterminés par l'OMS comme déterminant l'apparition d'atteintes à la santé des Riverains qui sont environ 20DB plus bas que les seuils pris en considération dans le dossier (55dBLden/jour pour l'OMS en regard de 63dB pris comme seuil de criticité en conformité avec la loi) et d'ailleurs même le sigle OMS est absent de l'annexe H d'évaluation environnementale.Pour ces 5 sujets, pourquoi est-ce ignoré ? Pourriez-vous y remédier ?Et quelles dispositions et travaux seraient prévus avant la mise en service de la phase 2 pour sérieusement limiter l'impact du BRUIT au niveau de notre zone recouvrant BAILLY-NOISY-LE-ROI, déjà actuellement fortement impactée par le bruit généré par le T13 et ses coups de Klaxons</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>tonitruants quotidiens, et qui va encore être plus impactée à l'avenir, compte tenu du trafic plus intense ?Aussi, j'insiste sur les horaires quotidiens de début et fin de service de maintenance depuis Saint Cyr vers Poissy (compte tenu de la nature industrielle de Poissy), qui vont au delà des horaires au public. Qu'est-il prévu exactement ? Quelle sera la durée de nuit sans circulation de trains exactement ?</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@126	Poissy	Fonctionnement en Y de la ligne à revoir	Habitant Poissy, je trouve que ce projet est très positif, tant pour la ville de Poissy que pour les Yvelines, pour la lutte contre le dérèglement climatique et pour l'inclusion sociale. Au-delà de la question de l'éventuelle station d'Achères Chêne Feuillu (qui aurait tout-à-fait du sens au vu de la population présente autour d'elle) mais qui ne me concerne pas et fait déjà l'objet d'un certain nombre d'observations, le principal point que je vois concerne le fonctionnement en Y de la ligne après ce prolongement. En effet, les trains ne pourront, dans le projet présenté, passer d'une des deux branches (Saint Germain gare et Achères) à l'autre, une rupture de charge étant nécessaire à la station Lisière Pereire. C'est problématique à mon sens pour plusieurs raisons cumulatives :1)Le temps de transport et le confort (deux points clés pour remplacer la voiture) seront fortement impactés, ce qui est dommage pour un trajet standard entre les trois grandes villes pourtant voisines2)En cas de problème important sur une ligne de train en gare de Poissy ou de Saint Germain, la circulation de l'une à l'autre sera complexifiée et ralentie, d'autant que de nombreux usagers des transports en commun privilégieraient cette alternative.3)Dans le cadre du prolongement à venir vers Conflans et Cergy, ce choix sera grandement préjudiciable dans la mesure où il limitera fortement le nombre de trains sur une branche qui sera alors d'autant plus chargée. La seule possibilité pour					1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>														AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>augmenter le nombre de trains sur cette branche serait donc de réduire d'autant celui vers la gare de Saint Germain, le tronçon en commun limitant le nombre total de trains. Il est extrêmement dommage que ce raccordement entre les deux branches ne soit pas fait. Il est écrit dans la documentation mise à disposition de cette enquête publique (pièce I, page 43) que ce renoncement est lié à des contraintes techniques et légales, en fonction des possibilités étudiées. Mais je suis certain que cet aspect devrait être réétudié (au moins à l'avenir), sous peine de voir ce projet majeur de décarbonation du transport perdre grandement en efficacité et donc en utilité sociale. De mon côté, je ne comprends pas que l'on puisse ainsi limiter un tel projet de transport en commun pour deux carrefours (certes complexes) ou un décret protégeant quelques arbres de trop en bordure de forêt : les carrefours devraient pouvoir être réorganisés, et un nouveau décret peut en amender un autre. En tout état de cause, je préfère que le projet soit lancé tel quel avec cette grande imperfection si une étude plus poussée sur cet aspect devait entraîner un retard significatif. En revanche, il serait impératif de revoir ce point avant un éventuel prolongement vers Cergy ou Conflans, et même avant en fonction de la fréquentation. Merci d'avoir lu jusque là !</p>																															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@127	Achères	Observations projet Tram 13 Achères	<p>La ville d'Achères a été fortement impacté par les modifications apportées au projet du Tram 13. Si nous comprenons les contraintes budgétaires, le projet en l'état ne répond pas aux impératifs dus au changement climatique auquel nous faisons face et ne permet pas aux habitants de se reporter sur les solutions de transports en commun. L'abandon de la seconde gare initialement prévu à Achères peut être compensé par une voie de mobilité douce sécurisée qui relierait le quartier du Chêne Feuillu à Achères à l'arrêt Saint-Exupéry de Poissy, permettant enfin de connecter les deux villes de manière sécurisée, ce qui correspond à la demande de tous les cyclistes. Ainsi l'arrêt de Poissy serait plus facilement et rapidement accessible aux habitants de l'ouest d'Achères que la gare d'Achères Ville sans dépendre des lignes du bus qui sont déjà surchargées en heures de pointe (et qui connaissent des problèmes de ponctualité). Le changement de terminus de la gare d'Achères Ville pose également plusieurs problèmes, notamment l'abandon de l'élargissement du pont sous la voie ferrée du RER A qui aurait permis sa sécurisation pour permettre aux piétons et cyclistes de l'emprunter. Les enfants qui habitent le quartier de la Petite Arche nouvellement construit devront se rendre à la nouvelle école primaire Claudie Haigneré qui se trouve de l'autre côté de la gare, le passage actuel n'est clairement pas adapté et sécurisé pour ce trajet. Maintenir le terminus à coté du</p>			1					1	1	1									

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>parking relais permettrait de désenclaver le quartier de la petite arche qui est actuellement coupé du reste de la ville, sans oublier l'avantage d'avoir un parking juste à côté du tram pour les personnes véhiculées. L'élargissement du pont et sa sécurisation permettront également de faciliter le report des habitants sur les mobilités douces grâce à des infrastructures pensées pour.Enfin construire la gare d'Achères Ville à ce nouvel emplacement modifierait grandement la suite du projet qui est, à termes, de rejoindre Cergy, où passera le nouveau tracé, pour quel budget, etc ?Avec ses modifications nous risquons de nous retrouver avec un tram 13 qui aura couté énormément d'argent mais ne répondra pas à toutes les attentes des habitants ni aux enjeux du réchauffement climatique en favorisant notamment l'intermodalité vélo et tram.</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
@129	Poissy	Mobil'us Nord-Yvelines - Un investissement majeur salué dans notre territoire, mais des points d'attention sur les impacts et sur la vision globale	L'association Mobil'us s'est prononcée récemment pour une vision générale de l'amélioration des transports en Nord-Yvelines, en réponse à la "bataille du RER A entre Cergy et Poissy" (sujet clos pour l'instant par IDFM, mais une étude SNCF-réseaux est en cours pour la fin de l'année). Sur le principe, nous avons un a priori positif sur les investissements dans les transports en commun, en particulier sur le ferré. Nous souhaitons cependant que ces investissements soient suffisamment bien articulés pour être efficaces, tout en respectant l'environnement et les riverains. Il y a beaucoup d'incertitudes sur ce point, ce que nous regrettons. Nous souhaitons vivement que ces sujets soient traités, tout comme les inquiétudes de l'Autorité environnementale, source de recommandations annexées à l'enquête publique.===Alors que de l'arrivée du RER E à Poissy et vers Mantes offre une perspective intéressante, l'offre pour Conflans-Achères reste sans proposition d'amélioration. Le Tram T13 va permettre une bonne desserte pour des nouveaux quartiers (arrêts Lisière-Pereire à Saint-Germain, Rouget-de-Lisle à Poissy, autour d'Achères-Villes) et certains quartiers existants qui bénéficieront d'une gare, comme la Bruyère à Poissy. En revanche, elle laisse de côté ;* des quartiers denses (Saint-Exupéry à Poissy, Chêne-Feuillu à Achères),* une grande partie de Poissy sujette à des embouteillages qui impactent la fiabilité des bus, ce qui ne se réglera qu'en diminuant le			1		1			1										1	

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>nombre de voitures* et ne répond pas aux besoins d'échanges entre Poissy et Saint-Germain-en-Laye centre/RER, que ce soit aux heures de pointe ou en cas de travaux sur la branche Poissy. Par ailleurs, hors du ferré qui est mentionné (lignes A, J, L, E...), le projet n'est pas assez clair sur l'intégration avec les autres modes de transports. On pense en particulier aux bus (devant permettre une desserte fine) et aux aménagements cyclables, en particulier bien sûr les pistes cyclables, et d'ailleurs pas uniquement aux abords immédiats mais également aux offres de rabattement. => Les habitants du Chêne-Feuillu à Achères se sont largement exprimés sur leurs besoins à ce sujet. Un tel investissement sur le T13 lui-même aurait pu s'accompagner d'ambitions élevées sur ces 2 aspects, afin de réduire significativement la part de la voiture. Note : On ne parlera pas là de l'impact des travaux dans Poissy, de leur nature temporaire, mais une réduction en amont de la circulation, par une meilleure offre bus/vélo, aurait été de nature à éviter les embouteillages terribles qui sont déjà présents avec des travaux pourtant très localisés => d'après nos informations, la branche actuelle du T13 est déficitaire. On notera que le Dossier de demande d'autorisation environnementale mentionne dans le §5.6. Bilan économique après mise en service "un bilan des résultats économiques et sociaux doit être établi au plus tard cinq ans après la mise en service du projet". Ce délai n'est pas</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			achevé, mais il ne parait pas établi que l'ensemble du T13 soit rentable à moyen voire long-terme .Le tracé actuel Saint-Cyr - Saint-Germain-en-Laye souffre de problèmes techniques :-le bruit dans certaines communes traversées, problème qui se posera aussi dans Poissy-le lien avec l'alimentation électrique de la ligne L causant des nouveaux travaux (choix à court-terme, devra être remplacé)Un même choix court-termiste nous semble très problématique !"la Co-Maîtrise d'ouvrage a choisi de retenir l'implantation du terminus à l'ouest [...] qui occasionne des travaux de moindre ampleur et qui présente donc un moindre coût tout en préservant l'avenir (prolongement au nord vers Cergy possible par l'est ou par l'ouest). Bien que la station reste plus éloignée du pôle multimodal d'Achères-Ville et des quartiers en développement, les fonctionnalités d'échanges voyageurs et de desserte restent assurées"Ce projet ferré, avec les lourds investissements associés, n'aura vraiment de sens que s'il relie enfin Poissy-Achères-Cergy. Le choix fait de l'implantation du terminus est en contradiction avec cette exigence, de nature à retarder voire empêcher le prolongement futur !																			
ACH001	Achères		Par rapport au tracé initial (Avec un seul arrêt à Poissy) le nouveau projet voit davantage d'arbres coupés. De plus le nouveau projet retarde le prolongement du t 13. Achères n'aura qu'un seul arrêt à Achères Ville au nord, le sud de la			1																

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers																		
			AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
		ville ne bénéficie pas d'arrêt (Chêne Feuillu, Rocourt, Plantes d'Hennemont). Le projet a entraîné un surcoût. Un second arrêt a Achères est nécessaire.																			
ACH002		Une enquête publique environnementale bien conçue. Question pourquoi pas d'arrêt Chêne feuillu ? Ce projet est à étudier en consultant le dossier. Une information à signaler à l'inspecteur, la construction éventuelle du unité de traitement de pesticides et calcaire de 400 m2 à 10 M des pavillons (zone de 300 pavillons) qui serait dévalorisés travaux un an ou 18 mois ventilateurs jour et nuit. Livraison et stockage de produits chimiques, nuisance, troubles de voisinage.			1																
ACH003		Le trajet ne favorise pas du tout les achérois qui se trouvent lésés au détriment de Poissy. Monsieur olive n'étant pas le financier de l'argent du contribuable. L'arrêt initial prévu nous aurait intéressé.			1																
ACH004		Nous sommes achérois, habitant du chêne feuillu pavillon en lisière du chemin de Rocourt allée Georges Brassens. Nous avons des interrogations par rapport aux nuisances sonores et visuelles et vibrations et pollution atmosphérique. Des mesures Sonore ont déjà été effectués en 2023 dans le jardin nous souhaiterions des aménagements antibruits et visuels pour tout le secteur du chemin de Rocourt. Nous sommes contre un arrêt au chêne				1															

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			feuillu par rapport à l'afflux de personnes et la tranquillité actuelle du quartier. Une réunion mairie serait la bienvenue.																			
ACH005			Magnifique : le tram 13 arrive. Merci. Mais en consultant ce jour le plan nous constatons l'absence de l'arrêt à Technoparc. C'est grave c'est un secteur d'activité +1 lycée en plus une zone d'habitation conséquente. Ce tram onéreux doit servir à son "maximum" et désengorger le trafic merci PS une réunion d'information serait la bienvenue																			
ACH006	Achères		Remarques : pourquoi l'arrêt AHRA t-il disparu cela aurait limité Le CO 2 pour l'environnement de point bonne idée d'avoir (illisible)																			
ACH007	Achères		Nous sommes contre un arrêt au niveau du chêne feuillu nous souhaitons la conservation de la zone de forêts de protection le long du lotissement d'Achères chêne feuillu. La construction d'une gare dans cette zone serait préjudiciable à cette zone protégée et n'apportera pas davantage. Il serait plus judicieux et plus logique d'installer une gare dans la zone du Technoparc à Poissy zone non protégée et afflux important de personnes, salariées lycéens. Zone du Technoparc également accessible à pied ou à vélo aux achérois.				1	1														

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
ACH008	Achères		<p>S'agissant des compensations territoriales liées à l'emprise du projet sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, je constate les points suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les compensations proposées ne sont pas équivalentes en nombre d'hectares avec les nouvelles emprises envisagées. 2. Une part de ces compensations seront sans incidence par rapport à l'existant 2. Les sangliers et chevreuils utilisent déjà allègrement les voies de la ceinture. 3. Les ponts qui jouxtent l'espace des gens du voyage sont en discontinuité lointaine avec la forêt de Saint-Germain domaniale donc inaliénable. 4. Également en ce qui concerne les ponts qui longe la scène rive gauche en face de Conflans je constate que les compensations proposées sont : <ol style="list-style-type: none"> a. Trop faible manque environ 30 hectares b. Illusoire parce qu'en discontinuité lointaine avec la forêt domaniale <p>Le projet doit donc être revu. J'émet un avis défavorable sur ces points. Je rappelle à cet égard la décision rendue par le Conseil constitutionnel le 27 octobre 2018</p>																			
ACH009			<p>Étude très complète certes mais trop complexe pour un quidam comme moi. Une maquette me semble il aurait été plus explicite.</p>																			

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
E056		Absence des éléments	Bonjour Sauf erreur de ma part l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sont absent du site Registre Numérique. Merci de me le faire suivre par mail le déplacement physique n'étant pas envisageable. Bonne journée Cecilia Goffinet Envoyé de mon Galaxy S9 Orange Envoyé à partir de Outlook pour Android																			
E087		Observation circulation Poissy tramway	Bonjour, Nous habitons au 31 boulevard Gambetta à Poissy et nous aimerions attirer votre attention sur un problème de circulation/stationnement déjà existant, qui peut devenir encore plus invivable avec l'arrivée du tramway. En effet, l'accès en voiture chez nous est régulièrement bloqué par des voitures se garant sur notre bateau, la plupart pour aller chercher des cigarettes ou boire, manger dans le bar-tabac qui fait l'angle juste à côté. Le dimanche après-midi/soirée c'est l'apothéose (le tabac étant un des seuls ouverts): il y a un défilé de personnes se garant devant chez nous ou bien en double file. Nous sommes donc confrontés régulièrement à la surprise de savoir si nous allons pouvoir sortir de chez nous ou pouvoir y rentrer. Malgré un panneau << interdiction de stationner >> sur notre portail, quand nous faisons la remarque aux conducteurs, certains disent << je vais juste au tabac >> et d'autres sont beaucoup plus virulents malgré leur tort. Cette situation mine le moral de notre petite copropriété de 6 lots. Avec le tramway, si nous avons bien compris, il n'y aura plus qu'un axe routier dans								1											

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>																		
			AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			<p>le sens Saint-Germain - Poissy pour pouvoir rentrer par notre portail (l'autre axe Poissy- Saint Germain sera de l'autre côté des deux axes du tramway). Où vont stationner toutes ces personnes se mettant en double file? Comment ferons nous si le bateau est occupé? Est-il possible qu'il y ait des places de stationnement supplémentaires ainsi qu'un marquage fort au sol devant chez nous: une grande croix avec panneau interdiction de stationner comme nous en avons vu devant 2 maisons boulevard Victor Hugo (près du bar brasserie le Victor Hugo)? le passage régulier de la police municipale pour verbaliser ou bien toute autre idée de manière à fluidifier cette zone qui risque d'être source de bouchons et bagarres? Nous nous doutons que vous avez d'autres problématiques à gérer mais nous serons sincèrement reconnaissants si vous pouviez étudier la notre. Cordialement, Amandine et Romain Guillou ainsi que toute la copro</p>																		
E101		Enquête Publique Préalable									1				1	1					
E128		Enquête préalable										1									1

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
		Tram13 phase 2	15 juillet 2024 à 16h30.Ci-joint également la version numérique. Cordialement, D.SAUBOIS																			
POI001			Une perspective qui m'inquiète : la suppression du pont sur l'avenue Fernand Lefebvre va créer une intersection tout près d'une école maternelle.							1												
POI002			L'avenue de Versailles est une avenue qui a été percée après la guerre et rapidement arborée. Elle a donc non seulement un aspect patrimonial sur le plan végétal et depuis près de 80 ans mais aussi ornemental. Mais la plus grande utilité des arbres sur l'avenue de Versailles est de jouer un rôle extrêmement important sur le plan environnemental. En effet l'axe avenue de Versailles / boulevard Gambetta et un des 2 axes routiers les plus noirs en termes de circulation automobile et la présence des arbres permet d'absorber l'émission de gaz carbonique. De plus, il y a de nombreux riverains et notamment de l'habitat collectif sur l'avenue de Versailles. En rasant les arbres notamment sur le côté droit de l'avenue de Versailles en descendant, tous les riverains dont les immeubles sont situés très près de la route seront durablement impactés par l'absence d'arbres avec des vrais problèmes de santé publique. Alors serait-il possible de préserver les arbres du côté droit de l'avenue de Versailles dans le sens de la descente quitte à supprimer la voie cyclable prévue à leur remplacement et en sachant qu'une							1	1											

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			voie cyclable est déjà prévue juste en face, sur le côté opposé de l'avenue de Versailles.																			
POI003			Pour modifier les habitudes de transport de la voiture vers les transports en commun virgule il est indispensable que le transport en commun emprunté, ici le tram train, soit impérativement plus rapide que la voiture. Il est donc nécessaire et indispensable de maintenir l'intégralité des voies de la grande ceinture et donc de préserver, de maintenir, les 2 pompes revient air celui de l'avenue Fernand Lefebvre et celui de l'avenue de Versailles. Ceci a pour but plus tard, de pouvoir faire circuler à la fois et alternativement des trams-trains par la gare RER de Poissy ou sur les voies de la grande ceinture directement vers Achères sans avoir à transiter par le centre de Poissy car c'est un trajet en ligne droite donc plus rapide. De plus conserver la grande ceinture dont les 2 ponts ferroviaires, peut permettre aux tram-train, en prise ou fin de service de relier le garage des rames au terminus le matin et l'inverse le soir plus toutes les rames sans voyageurs en panne et cetera. Merci par ailleurs, de bien vouloir conserver la rangée d'arbres de l'avenue de					1	1							1						

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
			<p>Versailles à droite en descendant A la fois pour limiter le bruit perçu par les habitations de ce côté et conserver l'émission d'oxygène que ces arbres produisent. La piste cyclable prévue pourrait être positionnée du même côté de l'avenue pour les 2 sens de circulation pour être dans la lignée de la piste cyclable plus haut sur la RD 190</p>																			

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV
			<p>avec l'arrivée du tram 13, même si celui-ci limitera les déplacements routiers, car le carrefour à feu en croix (cf pièce c page 132) ne sera pas suffisant. Ce problème semble avoir été négligé au vu du dossier. Ceci constitue - si c'est avéré - une impasse dans le projet. En effet un tel projet d'aménagement lourd nécessite de confronter toutes les solutions techniques permettant de supprimer réduire ou compenser les impacts du projet (notamment en matière de pollution de l'air et de bruit). Ici, Parmi ces solutions, une ne me semble pas avoir été étudiée : celle consistant à déniveler une des voies routières convergeant vers ce carrefour, Donc à créer un pont rail (puisque le tram 13 est en surface au sol, un pont-route n'est guère envisageable. Une telle solution est certes coûteuse, mais à l'échelle de ce grand projet. Sa réalisation permettrait d'améliorer le fonctionnement de ce carrefour en supprimant un temps de feux tricolores, Tout, les rejets de CO 2 dans l'atmosphère, sans compter la diminution du bruit le croquis ci-dessous essaye de schématiser une solution (parmi d'autres) possible, a étudier bien sûr pour voir sa faisabilité technique. La RD 190 côté Carrière, qui passe déjà sous les voies ferrées, pourrait peut-être passer sous le carrefour de l'Europe mais ceux-ci nécessitent des études détaillées.</p>																		

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
POI005	Poissy		Concernant le stationnement dans notre quartier rue Madeleine Chartier, sente du Clos d'Arcy, Rue d'Argenteuil..., la mairie de Poissy pourra elle conditionner son accès pour conserver les places de stationnement pour les riverains ? Pour nous riverains la crainte est de voir un afflux de véhicules supplémentaires.							1												
STGO01	Poissy		Sur les documents proposés par les commissaires-enquêteurs, il apparaît clairement que le talus sous les voies du chemin de fer SNCF GC est maintenu au droit de la résidence. Et qu'un mur de soutènement SNCF est prévu côtés école Péguy et de notre résidence. Nous demandons que son élévation soit suffisamment haute pour former un écran anti-bruit et anti-vibrations. Il pourrait être judicieux de reporter plus en amont (hors zone habitée), le croisement de changement de côté de circulation des voies, source de nuisances sonores. Après démontage du pont, et la démolition de la culée droite, il est prévu la création d'un parking dans l'alignement de la façade de notre résidence. Nous demandons que dans un soucis d'insertion paysagère réussie, le talus subsistant soit le moins entamé possible, afin de préserver l'environnement et la protection naturelle anti-bruit de ce talus. Ceci en préservant un maximum de végétaux existants										1			1						

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	<p><u>Texte de la contribution et légende de la classification</u> AA : Impact flore , IFU : Impact faune , CF : Arrêt Chêne feuillu Technoparc , TRA : Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu , ABOLAND : Traitement dans le lotissement rue A Bolland , C : Circulation , CYCL : Pistes cyclables , URB HP : Aménagements urbanistiques hors projet , URB P : Aménagements urbanistiques compris dans le projet , EX : Incidence de l'extension sur la section existante , ITV : Impacts Travaux en ville , PAYS : Insertion paysagère , Proj : Projet , AIR : Pollution air , EAU : Loi sur l'eau , B : Bruit et vibrations , MH : Impact sur les monuments historiques , DIV : Divers</p>																		
			AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
TL001	Poissy	<p>Les projets du T13 suscitent des interrogations sur les travaux au niveau de l'école Péguy 32 avenue F Lefevre à Poissy, construite à proximité du pont de chemin de fer. En Conseil d'école, plusieurs questions ont été soulevées sur les travaux (cf CR 21/10/2021). Quels sont les impacts en termes de sécurité pendant les travaux ? Peut-on obtenir des ps travaux préparatoires, après la décision sur la construction du mur anti-bruit ? Au niveau des travaux préparatoires après la démolition du pont, le talus sera t'il maintenu et la végétation des abords de la ligne sera t'elle maintenue ?</p>										1			1						
TL002	Poissy	<p>Habitants de la résidence des capucines 1 T rue des Capucines 78300 POISSY Le projet Tram T13 passera à proximité de notre résidence, qui se trouve en face de l'école Péguy à l'entrée de Poissy. Nous aimerions savoir à partir de quel endroit le tram quittera la ligne "Grande Ceinture" existante pour descendre en contrebas du talus ? Être rassuré sur la création de murs de soutènement du talus, ainsi que des protections anti-bruit. Dernière remarque : merci de garder au maximum la végétation existante afin de camoufler la vue très proche de ce futur tram.</p>										1			1						

ID Unique	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution et légende de la classification	AA	IFU	CF	TRA	ABOLAND	C	CYCL	URB HP	URB P	EX	ITV	PAYS	Proj	AIR	EAU	B	MH	DIV	
TL003			<p>Je suis demandée à l'enquêteur sur les dimensions d'espace entre les voies et le tracé du nouveau tram et les résidences des Capucines. Néanmoins il n'a pas apporté des réponses techniques ni sur la descente, ni sur la distance entre les résidences et le tram. A ce jour, pas de réponse sur la qualité et mises à disposition pour protéger l'école Charles Péguy et les résidences des Capucines. J'invite les MOA à apporter plus d'informations car préciser que la résidence des Capucines sera réservé par rapport au bruit et la conservation du talus. Le tracé n'est pas transparent ... La mairie de Poissy déclare aussi à chaque fois qu'on demande qu'ils n'ont pas d'informations d>IDFM. Alors ni IDFM ni la mairie de Poissy communiquent à leurs citoyens de façon transparente et de façon opportune.</p>																			
TL004			<p>Je trouve le projet intéressant. L'idée de recycler les anciennes voies qui servaient auparavant pour le train. De plus, il serait très intéressant d'utiliser les plates-bandes pour installer des jardins familiaux.</p>																			
TL005			<p>Scandaleux qu'on ne puisse pas prendre de tickets Lisière Pereire -> RER A Saint Germain, ce qui était pourtant le cas au tout début</p>																			
TL006			<p>Quid du bruit dans la traversée de la forêt ?</p>																			



T13

PROLONGEMENT

Saint-Germain > Achères

Enquête publique préalable du 15 juin au 15 juillet 2024 inclus portant sur l'autorisation environnementale

Communes d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement Autorisation au titre de la Loi sur l'eau - Autorisation de défrichement
Dérégulation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées - Autorisation de travaux en abords de monuments historiques - Autorisation de coupe d'arbres d'alignement



Rapport

5 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE, REPONSES DE LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE ET PERCEPTION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'avis de l'Autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Dans son Avis délibéré n° 2024-18 du 25 avril 2024 l'Autorité environnementale a :

1) identifié les principaux enjeux environnementaux :

L'amointrissement de la dépendance à la voiture des usagers et habitants des secteurs Desservis par le projet, et les impacts associés en termes de cadre de vie et d'émissions de gaz à effet de serre,

La préservation de la forêt domaniale de Saint-Germain, notamment de ses fonctionnalités identifiées par le schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif) et le schéma régional des continuités écologiques (SRCE),

L'insertion du projet dans le tissu urbain de Poissy, en particulier pour ce qui concerne le bruit, le paysage, la circulation routière et les emprises foncières.

2) émis en synthèse des neuf recommandations les directives suivantes sur le projet :

Aux porteurs de projets et aux collectivités, d'orienter plus nettement les moyens disponibles vers des projets susceptibles de favoriser le report des usagers de la voiture particulière vers le projet T13 phase 2, l'ensemble du réseau de transport

en commun, et vers toutes les mobilités décarbonées en cohérence avec les objectifs locaux et nationaux,

Mettre à jour la présentation de l'état initial des mobilités et de leur évolution,

Reprendre l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre et d'envisager des mesures de nature à améliorer le bilan énergétique et carbone du projet,

Reconsidérer à la hausse les mesures de compensation prévues au titre des défrichements et de la suppression des arbres, notamment d'alignement, situés à proximité de l'infrastructure.

Enfin le résumé non technique devra être modifié pour tenir compte des observations et des recommandations du présent avis.

La synthèse des réponses apportée aux neuf recommandations par la Co-Maîtrise d'Ouvrages sont les suivantes :

1) l'Ae recommande pour la complète information du public, de présenter de façon explicite dans le dossier les conditions du retrait d'une partie du linéaire de la grande ceinture du réseau ferré national, son calendrier et ses conséquences pour le projet.

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

Il convient en préambule d'indiquer que la Grande Ceinture (GC) n'est plus utilisée pour l'activité fret depuis 1990 et Il n'y a pas à date de projet d'ouverture de cette ligne au trafic fret. Préalablement à l'engagement de la procédure de fermeture de la ligne, il était nécessaire de confirmer l'absence de potentiel fret. Les études et analyses menées par SNCF Réseau ont permis de démontrer que ces itinéraires ne sont pas attractifs en raison de la configuration et de la capacité de l'itinéraire de la GC ne permettant pas le développement d'un trafic lourd et donc rentable. Et par ailleurs, les itinéraires par la GC Nord offrent des potentialités meilleures.

La mixité (si elle était possible, en faisant abstraction de la spécificité du régime de Système de Transport Public Guidé) avec le tram/train engendrerait des vitesses très faibles pour le fret ou nécessiterait des circulations uniquement en dehors des périodes de circulations du Tram T13 (circulations de nuit). Enfin la réouverture au trafic fret nécessiterait des investissements importants de modifications d'infrastructure majeures (signalisation, équipements de sécurité en gares, protections sonores...).

Sur la base de ces justifications, la Co -Maîtrise d'Ouvrage a obtenu la levée des mesures conservatoires fret par courrier de la DRIEAT en date du 10 février 2022. La procédure de demande de Fermeture en vue d'un déclassement puis d'une cession (ou transfert de gestion) a ensuite été engagée en mars 2023. L'autorisation est envisagée à l'issue de l'instruction en cours et l'autorisation est envisagée avant le démarrage des travaux du Tram T13 Phase 2 prévus fin 2024.

La fermeture d'une section de la ligne Grande Ceinture représente une opportunité pour le Projet Tram T13 Phase 2 car elle permet en effet de simplifier le projet à l'entrée de Poissy en s'affranchissant d'avoir à conserver une infrastructure compatible avec une réouverture au trafic fret. La fermeture de ligne permet par ailleurs la démolition de deux ouvrages d'art soutenant la GC permettant ainsi de réaliser de nombreuses plantations pour soigner l'insertion paysagère du tram.

Île- de-France Mobilités réalisera sur la Grande Ceinture déclassée une partie des compensations environnementales du projet au titre des espèces protégées et du défrichement.

2) L'Ae recommande de mettre à jour la présentation de l'état initial des mobilités et de leur évolution, pour tenir compte des inflexions sensibles des comportements observées en Île-de-France depuis 10 à 15 ans

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

3) L'Ae recommande de fournir un bilan des possibilités de réutilisation des terres excavées pour chacune des sections du projet et de préciser l'objectif de valorisation des déchets à l'échelle du projet.

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

La traversée forestière sud est largement excédentaire en déblais, compte-tenu de la mise en place d'une nouvelle structure d'assise du re- talutage des abords et de la réalisation de la zone de transition accolée en contrebas de la plateforme de la Grande Ceinture existante. Les volumes en jeu sont globalement les suivants : 40 000 m³ de remblais pour 213 000 m³ de déblais. Ainsi, la réutilisation de tels volumes implique nécessairement de disposer à proximité des emprises nécessaires pour trier et stocker les terres avant leur réemploi. Or, sur cette même section, la délimitation de la forêt de protection n'offre pas de disponibilités d'emprises et celles disponibles seront exploitées au maximum de leurs capacités pour réaliser la nouvelle infrastructure. Au-delà de la forêt, le territoire est largement urbanisé.

Les constituants ne pouvant être réutilisés sur place pour les besoins du projet mais qui sont toujours utilisables seront dirigés vers le Guichet unique et la Supply Chain de SNCF Réseau ayant pour mission de coordonner à l'échelle nationale l'approvisionnement des chantiers ferroviaires en matériaux venant de projet de dépose/déconstruction.

En traversée forestière nord, un objectif de réemploi des terres à 80 % est fixé du nord vers le sud de la traversée. Sur cette section, les emprises disponibles ainsi que les optimisations de la méthodologie de travaux permettent de disposer des emprises requises pour l'implantation des zones déstockages et de criblages.

En milieu urbain, par comparaison, les volumes sont assez réduits en considérant un terrassement moyen de 3 m d'épaisseur. Hormis les quelques secteurs concernés par des traces de pollution appelant à une gestion en centre spécifique, il est considéré que les déblais pourront être réutilisés sur site sous réserve de s'assurer de l'absence de contact des futurs usagers avec les sols (espaces recouverts ou non accessibles) et de leur compatibilité géotechnique.

Par ailleurs, les Co-maîtres d'ouvrage du projet Tram T13 Phase 2 retiendront parmi les critères de jugement des offres des entreprises de travaux un critère relatif à la prise en compte des enjeux environnementaux et notamment le réemploi des déblais et matériaux de déconstruction sur le chantier du Tram T13 Phase 2 ou sur des projets connexes ou filières locales.

4) L'Ae recommande de reconsidérer les mesures de compensation prévues au titre des défrichements notamment de rechercher de nouvelles surfaces à boiser en continuité de la forêt actuelle, et de préciser les travaux d'amélioration sylvicole qui seront réalisés en forêt de Saint-Germain-en-Laye et leur plus-value par rapport à la situation actuelle.

Synthèse réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

En préambule, il convient de présenter la démarche qui a conduit au scénario de compensation présenté dans le dossier CDC Biodiversité, qui est l'assistant à maîtrise d'ouvrage désigné par Île-de-France Mobilités pour concevoir les mesures de compensation, a identifié les opportunités foncières locales en prenant directement contact avec les acteurs locaux. Elle a ainsi contacté 17 communes dans l'environnement du projet. La commune de Saint-Germain-en-Laye, qui porte la majorité des impacts, a été étudiée en priorité, via des échanges réguliers depuis fin 2020. Ces échanges ont permis d'étendre le périmètre prioritaire aux abords de la forêt de Saint-Germain à Achères et Conflans-Sainte-Honorine. Au total, 17 sites en continuité ou à proximité du massif forestier de Saint-Germain ont été étudiés

Parmi les 17 sites étudiés par CDC Biodiversité, 13 sites ont donc été exclus, 2 sites ont été retenus comme sites de compensations au titre des espèces protégées (Lisière Saint-Jean et Île de Devant), 1 site a été retenu comme mesure d'accompagnement (abords de l'aire d'accueil des gens du voyage) et seul un site (Île d'en Haut) a pu être retenu comme site de compensation défrichement

La démarche menée par Île-de-France Mobilités pour l'identification des sites a été la plus exhaustive possible et a mis les acteurs locaux à contributions mais n'a cependant pas permis d'identifier plus de sites en forêt de Saint-Germain ou en continuité avec le massif que ceux présentés ci-avant.

Pour donner suite à la recommandation de l'Ae-IGEDD, Île-de-France Mobilités s'est cependant rapprochée à nouveau de l'ONF afin d'interroger la possibilité de trouver de nouveaux sites. Comme indiqué dans la note jointe à ce mémoire, l'ONF a confirmé qu'il n'existait pas de surface disponible en forêt de Saint-Germain pour réaliser des boisements compensateurs. En effet, les surfaces qui avaient pu être identifiées en 2019 ont été depuis régénérées par l'ONF sur fonds propre. Cependant, pour répondre à la recommandation de l'Ae-IGEDD, Île-de-France Mobilités s'engage à proposer une nouvelle mesure d'accompagnement sous forme de 6 ha de nouveaux boisements dans le cadre de la forêt de Maubuisson.

La forêt de Maubuisson est un projet porté par le Syndicat Mixte pour l'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP) qui consiste en la création, sur d'anciennes terres polluées, d'un nouveau boisement de 1 340 ha permettant de créer une trame boisée entre l'Oise et la Seine. La contribution d'Île-de-France Mobilités dans ce cadre contribuera donc à la création de boisement effectif à 1 km de la forêt de Saint-Germain à vol d'oiseau. Cette contribution complémentaire est estimée financièrement à 143 500 € HT aux conditions économiques de janvier 2023 (soit 120 k€ HT aux CE de janvier 2013).

Sur le choix de procéder par travaux d'amélioration sylvicole plutôt que pour de nouveaux boisements en forêt de St Germain

Les travaux d'amélioration sylvicole sont présentés dans le Chapitre 3.7.2.3 de la Partie 4B Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatif, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées » et dans la Pièce D - Dossier de demande d'autorisation de défrichement au Chapitre 3.2.3 Compensation défrichement, site 3 : travaux d'amélioration sylvicole en forêt de Saint-Germain. La forêt domaniale de Saint-Germain a initialement été étudiée pour accueillir la mise en œuvre de reboisement compensateur sur des parcelles dégradées (notamment par des tempêtes ou bien des évènements sanitaires). L'objectif était donc de réaliser des travaux de plantation. Cette identification de parcelles à restaurer par des travaux de plantation a été confiée à l'ONF qui a défini, dans un courrier transmis le 28 septembre 2023 que : « Cette stratégie de compensation n'est aujourd'hui plus privilégiée par l'ONF, pressenti pour accueillir les travaux de compensation sur le fond domanial et en être l'opérateur, en raison des éléments suivants : • Le risque d'échec des plantations en plein ne permet pas de garantir l'atteinte des obligations de reprise de 80% à 5 ans sur une telle surface. Les sécheresses répétées touchent durement l'Île-de-France et sont d'autant plus dommageables sur les sols sableux, ce qui est le cas en forêt de Saint-Germain.

Depuis 2017, l'ONF applique aux forêts domaniales franciliennes une gestion en futaie irrégulière qui vise à maintenir un couvert forestier. Elle permet la sauvegarde de paysages emblématiques et le maintien d'un microclimat forestier de plus en plus crucial en contexte de réchauffement. En forêt de Saint-Germain, le dépérissement est diffus, en cours depuis 15 ans, réparti sur 3 000 ha. La reconstitution de 50 ha sur une courte période ne constitue pas une réponse à un problème de cette échelle spatiale et temporelle. Elle conduirait en revanche certainement à une dégradation des relations avec les usagers et les élus dont pourrait pâtir l'image du projet Tram 13. La stratégie de compensation forestière retenue vise à mettre en place des travaux de basse intensité, sur une grande surface et sur une longue durée. » Sur l'allongement de la durée de mise en œuvre : Afin d'être en accord avec la réglementation, l'ONF a conseillé qu'en « application de la circulaire du 6 août 2020 sur la dévolution du préfet d'un droit de dérogation aux normes réglementaires [dont les articles L.341-9 et D.341-7-2 du Code forestier et l'instruction technique du 29 août 2017 obligeant

à une exécution des travaux dans les 5 ans suivant l'autorisation défrichement], Ile-de-France Mobilités sollicite une extension du délai réglementaire à 20 ans pour la mise en œuvre des mesures forestières compensatoires ». Sur la base du courrier de l'ONF, les Co-maîtres d'ouvrage ont sollicité une dérogation auprès de la Préfecture des Yvelines. Cette dérogation a été accordée par l'Arrêté préfectoral du 02/02/2024 portant dérogation à la durée de mise en œuvre de la compensation défrichement.

Sur le caractère additionnel des travaux d'amélioration sylvicole par rapport à l'entretien courant que fait l'ONF : Dans une note du 16 mai 2024, l'ONF justifie la plus-value des travaux d'amélioration sylvicole par rapport à ses travaux d'entretien courant. L'ONF explique tout d'abord pourquoi avoir privilégié des travaux d'amélioration sylvicole par rapport à des nouveaux boisements en forêt de Saint-Germain. Tout d'abord, l'ONF s'appuie sur le retour d'expérience du Tram T13 Phase 1.

Dans le cadre du projet Tram T13 Phase 1, les compensations avaient été réalisées sous forme de nouveaux boisements en forêt de Saint-Germain mais ces chantiers avaient fait l'objet d'une opposition des parties prenantes locales en raison de leur impact paysager, par ailleurs une partie de ces plantations ont été endommagées par la progression du hanneton sur le massif.

Ensuite, l'ONF explique que la réalisation de nouveaux boisements suppose de procéder à des coupes rases de grande ampleur et explique que ces coupes rases ne sont plus une solution technique jugée adaptée au vu du contexte climatique à venir. Enfin, les rares sites qui auraient pu encore faire l'objet de nouveaux boisements en 2018 au moment où les compensations défrichement de Tram T13 Phase 1 ont été décidées ont été régénérés depuis par l'ONF sur fonds propre ou avec l'aide de l'Etat (plan de relance). L'ONF explique que le versement par le projet Tram T13 Phase 2 permettra de réaliser les travaux qui sont une plus-value pour le massif forestier par rapport aux travaux réalisés sur fonds propres ONF.

5) L'Ae recommande de compléter les mesures proposées pour compenser la suppression des arbres d'alignement et des arbres situés à proximité de l'infrastructure en justifiant les ratios de compensation retenus compte tenu des suppressions et des plantations prévues (âges et dimensions), en recherchant des solutions au plus près des arbres supprimés et en garantissant leur pérennité.

Réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

En premier lieu, la Co-Maitrise d'ouvrage rappelle les éléments de contexte suivants :

Dès le début des études sur le projet, Île-de-France Mobilités s'est efforcé de proposer une conception limitant l'abattage d'arbres en milieu urbain et, lorsque cela est nécessaire, de compenser les arbres abattus, qu'ils soient d'alignement ou non, sur emprises publiques ou privées ;

Les arbres abattus en milieu urbain (hors défrichement), sur les communes de Poissy et d'Achères sont en majorité situés sur le domaine public, sous forme d'arbre d'alignement, ou non et pour certains d'entre eux, sur le domaine privé, en particulier chez des riverains.

Toutefois, le milieu urbain ne nécessite pas de besoins de compensation au titre des espèces protégées car aucun impact résiduel significatif sur les espèces protégées n'a été estimé sur ce secteur, notamment en raison du faible nombre d'espèces observées et des replantations prévues.

Ainsi, le projet le Tram T13 Phase 2 engendre la suppression de 564 arbres au global dont :

- 217 arbres d'alignement sur le domaine public ;
- 254 arbres hors alignement sur le domaine public ;

- 93 arbres sur le domaine privé.

La mesure de réduction mise en œuvre définit une replantation avec un ratio minimal de 1 pour 1 : c'est ce qui a été recherché et est garanti à l'échelle du projet avec 651 arbres replantés contre 564 abattus répartis comme suit :

- 608 arbres sur le domaine public ;
- 43 arbres sur le domaine privé.

		Arbres sur le domaine public	Arbres sur le domaine privé	
Coupes	Arbres existants hors arbres d'alignement	254	93	
	Arbres existants d'alignement	217	/	
	Total des coupes	471	93	564
Replantations	En alignement sur la même voirie que la coupe	64	/	
	En alignement sur une autre voirie ou au sein d'espaces verts sous formes d'îlots	544	/	
	Plantations	/	43	
	Total des replantations présenté en Pièce C	608	43	651
Replantations	Propositions d'arbres d'alignement complémentaires (Par de la Bruyère et ZAC Rouget de l'Isle (au niveau du futur collège))	20	/	
	Total des replantations présenté en Pièce C	628	43	671
Total des arbres préservés sur le domaine public et privé				140

Figure 10 : Synthèse des coupes et replantations d'arbres hors défrichement

Les précisions demandées par l'Autorité environnementale sont en partie présentées dans la Pièce G - Dossier de demande d'autorisation de coupes d'arbres d'alignement au titre de l'article L. 350-3 du code de l'environnement (Partie 2 – Chapitre 5.3.4) et seront ajoutées au Chapitre 8 de la Partie 4A de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées »

Les sujets replantés seront de différents diamètres en fonction des essences, des caractéristiques locales et de l'aménagement proposé : 18/20 - 20/25 - 25/30 et 35/40 (diamètre en cm à 1 m du sol) implantés à proximité des voiries et de la futur plateforme tramway en sélectionnant des essences adaptées pour faciliter la maintenance sur le long terme. Les quelques sujets 35/40 (âgés de 8 – 10 ans), seront plantés dans les espaces remarquables. Les sujets plus « petits », 20/25 (âgés de 5 – 5 ans à 10 ans pour les fruitiers), sont plantés dans les espaces verts attenants aux aménagements (type talus). Les sujets 18/20 (jeunes arbres âgés de 3 ans) sont exclusivement plantés au niveau de la forêt de Saint Germain afin

de donner, dès la mise en service, un certain volume d'arbre et un minimum d'ombrage ponctuel pour favoriser le développement des espèces de sous-bois, en évitant la mise en place de plantation exclusivement de type jeunes plants forestiers qui donneraient une image très nue des futurs accotements du tramway.

En milieu urbain, les arbres replantés le seront dans des fosses 12 m³ pour les arbres isolés et en priorité dans des fosses en continue pour les alignements reconstitués. Ils seront tuteurés et protégés et les pieds d'arbres aménagés.

6) L'Ae recommande de démontrer que les hypothèses prise en compte en 2015 pour les études de trafic du projet restent valides et sinon de mettre à jour ces études.

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

Ces données n'ont pas été mises à jour car il est considéré que les hypothèses structurantes prises en compte et ayant un impact sur les trafics (circulations tramway) n'ont que peu évolué en 10 ans.

Par ailleurs, les hypothèses de réseau d'infrastructures présentant un lien direct ou indirect avec le projet et présentées dans l'évaluation socio-économique du dossier d'enquête publique commentaire de 2018 restent également entièrement d'actualité :

- Le Tram T13 Phase 1 a été mis en service en juillet 2022 ;
- Le prolongement d'EOLE à l'Ouest, avec en particulier la desserte sera, selon le calendrier actuel, achevé à l'horizon de la mise en service du Tram T13 Phase 2 ;

- Le schéma directeur du RER A, qui permet de renforcer la performance de cette ligne et de faire face à l'augmentation de la fréquentation, a été en grande partie mis en œuvre

Le retour d'expérience sur le Tram T13 Phase 1 met en évidence que les premiers comptages d'octobre 2023 faisaient état d'une fréquentation de l'ordre de 10 000 voyageurs par jour en semaine. En particulier, malgré un taux de régularité parmi les meilleurs du réseau francilien en 2023, l'exploitation du Tram T13 Phase 1 a été, depuis sa mise en service, pénalisée par la réalisation de travaux par SNCF Réseau sur l'axe L, auquel le Tram T13 Phase 1 est lié électriquement. Cela a induit des réductions de service et la fermeture quotidienne en soirée après 21 h, rendant ainsi le Tram T13 Phase 1 temporairement moins attractif.

Ces résultats, s'ils étaient inférieurs aux prévisions initiales, doivent être resitués dans le contexte d'une infrastructure de transport qui ne vient pas remplacer un service et répondre à une demande préexistante mais vient accompagner la trajectoire d'un territoire vers le report modal de la voiture individuelle, dominante, vers les transports en commun et les modes actifs. L'évolution des comportements peut être longue, comme le démontre le cas particulier du Tram T11. Initialement très inférieure aux prévisions, la fréquentation de ce dernier est désormais au-delà des attentes avec une croissance annuelle supérieure à 10 %, à mesure que les habitudes de déplacement évoluent

S'agissant du Tram T13 Phase 1, les dernières données de validation montrent finalement une forte dynamique d'augmentation sur les derniers mois (+40% entre début et fin 2023).

Sensibilité du bilan carbone à la fréquentation :

L'évolution de la fréquentation aura un impact sur le bilan carbone si elle s'accompagne d'une évolution du report modal. Un test de sensibilité dédié a été ajouté dans l'étude d'impact

7) L'Ae recommande aux porteurs de projets et aux collectivités d'orienter plus nettement les moyens disponibles vers des projets

susceptibles de favoriser le report des usagers de la voiture particulière vers le projet T13 phase 2, l'ensemble du réseau de transport en commun, et vers toutes les mobilités décarbonées en cohérence avec les objectifs locaux et nationaux. Elle recommande également de chercher à mieux utiliser les infrastructures créées pour en maximiser les bénéfices, par exemple en réexaminant la faisabilité de services directs, sans rupture de charge à Lisière Pereire, entre Saint-Germain-en Laye, Poissy et Achères.

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

Le Tram T13 contribuera à renforcer le maillage du réseau de transport en commun au niveau local. Il vient en effet en complémentarité des modes lourds (RER A/EOLE et du réseau de bus), renforçant l'attractivité des transports en commun. La particularité du tram par rapport aux modes de transport est une régularité garantie par le fait que le tram est un mode en site propre, rendant les trams indépendants de la circulation routière. Le renforcement du maillage des transports en commun contribuera à une augmentation de l'attractivité des transports en commun et donc à un report modal accru de la voiture individuelle vers les transports en commun dont le Tram T13.

Le Tram T13 s'inscrit dans une dynamique locale vers une augmentation du report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs comme en attestent les objectifs du plan climat air énergie territorial (PCAET) de la CU GPSEO. Ce document, approuvé en 2020, vient confirmer la trajectoire engagée sur le territoire et illustrent une volonté locale de renforcer globalement le transfert modal par une politique d'aménagement adaptée.

Les projets suivants conduits au niveau local vont également dans le sens d'un renforcement du maillage des transports en commun et donc vont dans le sens d'une attractivité accrue de ces modes de transports comme par exemple

- Le réaménagement du pôle gare de Poissy porté notamment par la CU GPS&O qui accompagne l'arrivée d'EOLE viendra améliorer les correspondances, entre, d'une part, le RER A/EOLE, et d'autre part, le réseau de bus, le Tram T13 et les modes actifs avec l'augmentation du nombre d'emplacements vélo au niveau de la gare ;
- Le projet de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) sur la RD 190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine porté par le Département des Yvelines est également pensé pour assurer une correspondance avec le pôle gare de Poissy et le Tram T13 ;
- Île-de-France Mobilités a été plusieurs fois sollicitée par les communes du tracé du Tram T13 pour conduire une étude origine/destination qui servirait de données d'entrée de projets locaux en faveur du report modal : parking relai ou bus de rabattement par exemple.

Concernant le report modal vers les modes actifs, une réflexion commune avec la ville de Poissy et la CU GPS&O a été menée concernant la redéfinition des itinéraires cyclables pour favoriser et sécuriser les déplacements à vélo en lien avec l'arrivée du Tram T13 Phase 2. Ces aménagements cyclables complètent ceux déjà présents et visent à assurer des itinéraires les plus continus possibles. De nouvelles infrastructures cyclables sont à l'étude dans l'optique de renforcer les modes doux vers le Tram13 phase 2.

Concernant la recommandation d'étudier des services directs, sans rupture de charge à Lisière Pereire, entre Saint Germain en Laye, Poissy et Achères Cette possibilité a été étudiée dès le Schéma de principe du Tram T13 Phase 1 avec un tracé traversant la forêt de Saint-Germain-en-Laye et la RN 184, présenté

ci-dessous. Cette hypothèse a cependant été écartée car elle présentait trop de contraintes techniques, en particulier la gestion cumulée de 2 carrefours sur la RN 184, dont un particulièrement complexe avec la RD1 90, ainsi qu'un impact significatif sur les espaces boisés

8) L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre dans l'étude d'impact et de développer des mesures de nature à améliorer le bilan énergétique et carbone du projet.

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

Le bilan carbone du projet disponible, au Chapitre 3 de la Partie 4D de la Pièce C- Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées », a été repris afin de prendre en compte l'ensemble des remarques formulées par l'Ae-IGEDD, en particulier la prise en compte des parcs roulants conformes aux derniers scénarios AME et AMS ainsi que l'évolution du mix énergétique à l'horizon 2050. Il intègre également un scénario de parc roulant alternatif établi par l'Institut français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR, référence française sur les dynamiques d'évolution de parc), ainsi qu'un test de sensibilité sur le report modal pour illustrer l'effet de la fréquentation du Tram T13 sur le bilan carbone

Sur les pistes d'amélioration du projet en phase travaux, la phase la plus émissive du projet.

Plusieurs pistes d'amélioration du bilan énergétique seront étudiées. La Co-maître d'ouvrage du projet Tram T13 Phase 2 retiendront parmi les critères de jugement des offres des entreprises de travaux un critère relatif à la prise en compte des enjeux environnementaux qui pourra notamment, suivant la nature du marché de travaux, tenir compte du bilan carbone établi par les entreprises soumissionnaires sur leur périmètre. Et suivant la nature des travaux, la Co-maître d'ouvrage favorisera le recours aux variantes pour permettre aux entreprises travaux de proposer des solutions permettant de limiter le rejet des gaz à effet de serre et ainsi d'améliorer le bilan carbone des travaux.

Les pistes d'amélioration suivantes peuvent ainsi être envisagées :

- Le réemploi maximisé des déblais et matériaux de déconstruction sur le chantier du Tram T13 Phase 2 ou sur des projets connexes ou filières locales. Les maîtres d'œuvres étudient les potentiels de réemploi sur le chantier ou dans d'autres chantiers connexes ou filières ou incitent les entreprises à le proposer dans le cadre de leurs offres ;
- En fonction de la nature des arbres coupés, le réemploi dans des filières minimisant les rejets de gaz à effet de serre sera privilégié.
- L'utilisation de matériaux ou techniques innovants à proposer par les entreprises (par exemple béton bas carbone, enrobés innovants etc.).

Enfin, les Co-maître d'ouvrage conduisent une étude visant à mettre en regard les incidences carbonées d'une part des arbres coupés (arbres d'alignement et défrichement) et de la manière dont ils sont valorisés et d'autre part, des plantations prévues : compensations, mesures d'accompagnement, végétalisation des emprises après travaux.

Sur les pistes d'amélioration du bilan énergétique et carbone du projet en phase exploitation

Le Tram T13 Phase 2 contribuera ainsi à renforcer le maillage du réseau de transport en commun au niveau local et régional. Il vient en effet en complémentarité des modes lourds et du réseau de bus, renforçant l'attractivité des transports en commun et donc le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun dont le Tram T13. La consommation énergétique, elle peut être améliorée via une optimisation des conditions d'exploitation de la ligne. Les gisements d'optimisation du bilan carbone et la consommation énergétique sont à aller chercher dans la maximisation de l'utilisation du Tram T13 et sa fréquentation. C'est ainsi qu'au-delà de la performance de la ligne elle-même, les politiques publiques se coordonneront pour concourir à cet objectif (se référer à la réponse à la Recommandation n°7). Île-de-France Mobilités propose la mise en place d'un observatoire permettant de suivre l'évolution de la fréquentation du Tram T13 Phase 2 et notamment l'effet des politiques publiques en faveur du report modal.

9) L'Ae recommande de préciser les mesures de conception et d'exploitation nécessaires pour tenir compte des évolutions attendues du climat.

Synthèse de la réponse de la Co-Maitrise d'ouvrage :

L'analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique doit tenir compte de la trajectoire de référence retenue fin 2023 comme base du futur 3e Plan National d'Action au Changement Climatique (PNACC) qui est le scénario + 4°C « France métropolitaine » à la fin du siècle (sur la base de + 3°C « monde »).

A ce titre divers éléments de conception du projet permettent de prendre en compte ce scénario, afin notamment de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbaine et d'avoir une gestion économe de la ressource en eau :

- Sur l'infrastructure tramway en milieu urbain :

La végétalisation (plantations d'arbres, arbustes, couvre-sols...), adaptée au changement climatique, de l'ensemble du linéaire du projet

La gestion des eaux pluviales par infiltration dès que possible, notamment dans les espaces verts créés le long du projet, dans des bassins ou des noues. En outre, le recours à des pavés engazonnés ou à des matériaux drainants (bétons, enrobés drainants, stabilisé) sera privilégié pour les places de stationnement.

Des revêtements de couleur claire afin de réfléchir les rayons du soleil et limiter l'absorption de la chaleur par la surface seront mis en place. C'est notamment le cas pour certains bétons de trottoirs et des quais des stations ;

La plateforme sera végétalisée sur l'intégralité du linéaire en milieu urbain (à l'exception des traversées routières et piétonnes et des stations) avec des sedums, peu demandeurs en eau, ne nécessitant pas la mise en place d'un système d'arrosage automatisé. L'alimentation en eau des espaces verts sera régulée par l'installation de sondes tensiométries permettant aux végétaux de maximiser leur capacité à séquestrer le carbone et à rafraîchir l'air ambiant ;

L'utilisation de LED pour l'éclairage permettra de réduire la consommation d'énergie et l'émission de chaleur en prolongeant la durée de vie des équipements ;

- Au niveau des stations du verre thermique sera installé sur les abris afin de limiter l'exposition des usagers en attente aux fortes chaleurs ;
- Les bâtiments d'exploitation auront leur toiture végétalisée ;
- Le Centre de Maintenance Urbain aura sa toiture et ses façades végétalisées. Par ailleurs, les eaux pluviales de toiture du bâtiment principal sont récupérées dans une cuve positionnée sous le parvis de l'entrée principale et sont destinées à alimenter les sanitaires, un poste de nettoyage et 3 postes d'arrosage goutte à goutte pour les espaces paysagers.

Ces éléments sont ajoutés au Chapitre 2.2 de la Partie 4B de la Pièce C – Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées ».

6 AVIS DU CONSEIL NATIONALE DE LA PROTECTION DE LA NATURE, MEMOIRE EN REPONSE DE LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE ET PERCEPTION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) a émis un avis défavorable à la demande de dérogation en date du 30 avril 2024. La CNPN recommande aux porteurs du projet de lui représenter un dossier amélioré à brève échéance pour valider ses besoins compensatoires et l'atteinte de l'objectif théorique d'absence de perte nette de biodiversité.

Si l'intérêt général du projet est indéniable localement, comme le rappelle le CNPN, il indique que le projet se situe dans un massif de forêt ancienne, notamment en ZNIEFF de type 2 et au sein d'une forêt de protection dont le périmètre a été adapté à ce projet. Une friche ferroviaire accueillera le centre de maintenance urbaine. Des infrastructures seront détruites puis reconstruites, avec notamment deux passages de grande faune.

La CNPN relève au travers de son avis un certain nombre d'observations tendant à son avis défavorable :

- Adapter le projet afin d'en améliorer l'empreinte carbone, ce qui pourrait être de nature à remettre en cause sa raison impérative d'intérêt public majeur dans le contexte des objectifs de la SNBC,
- Indique que les inventaires ont été insuffisants concernant certains groupes et espèces, que les impacts résiduels ont été minimisés pour plusieurs espèces et groupes d'espèces.
- Indique que les impacts en matière d'arbres en ville ne sont que très peu compensés (à peine plus que du 1 pour 1, sans tenir compte des pertes intermédiaires liées au temps de croissance des arbres),
- Indique que la compensation écologique n'est pas adaptée aux espèces forestières du massif de Saint-Germain-en-Laye, en continuité avec les impacts occasionnés,
- Recommande la nécessité de mettre en place un îlot de sénescence compensatoire d'au moins 10 à 15 ha d'un seul tenant serait nécessaire pour compléter l'offre de compensation,
- Recommande la mise en place d'une réserve biologique intégrale au sein du massif de Saint-Germain-en-Laye serait plus appropriée pour compenser les impacts de ce tronçon, mais également pour ajuster également la compensation des impacts du tronçon précédent : le projet occasionne une perte importante en arbres matures,

- Recommande la réalisation de passage faune en bois, en lieu et place d'un passage en béton,
- Disposer de scénarios incluant davantage de gares pour occasionner un plus grand report modal : En effet le tramway passe le long de la ville d'Achères pour ne s'arrêter qu'au niveau de la gare d'Achères, n'améliorent pas la desserte des zones résidentielles, pour lesquelles la dépendance aux véhicules individuels est la plus grande. Un arrêt (« Achères Chêne feuillu ») était pourtant prévu dans les phases initiales du projet,
- ...

Dans son mémoire, la co-maitrise d'ouvrage apporte des réponses, aux diverses recommandations de la CNPN (pièce J, avis CNPN-mémoire en réponse)

7 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES

Les villes d'Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, ainsi que le conseil départemental des Yvelines ont émis des observations résumées ci-dessous et reproduites intégralement en annexes.

En revanche la communauté urbaine du Grand Paris Seine & Oise dont le tracé traverse deux communes, n'a émis aucune observation ce qui a surpris la commission d'enquête.

7.1 AVIS DE LA VILLE D'ACHERES

Courrier du 1^{er} juillet qui a été annexé au registre d'enquête de Poissy

Compte tenu des délais qui n'ont pas permis de consulter l'ensemble du conseil municipal il s'agit des observations du maire d'Achères qui ont été remises à la commission d'enquête lors de la réunion du 11 juillet. Néanmoins au cours de cette réunion, Monsieur le Maire nous a également conseillé de contacter l'association Agir pour Achères.

Après un rappel de l'historique du projet il rappelle également qu'initialement le projet phase 2 devait se terminer en 2019. Il précise que cette liaison doit

comporter à terme une liaison vers Cergy ainsi que le futur port d'Achères. La station Chêne Feuillu était initialement prévue à l'horizon de la mise en service de la LNP (Ligne Nouvelle Paris Normandie). Avec le changement de tracé de la LNP et du Tram 13 dans Poissy la création de l'arrêt Chêne Feuillu a été repoussé. Enfin, il rappelle que la 3^{ème} phase vers Cergy est attendue bien que non budgétée à ce jour et que ce point a influencé la conception du nouveau quartier de Petite Arche.

La ville est hautement satisfaite de voir enfin le Tram 13 arriver à Achères en 2028 mais la satisfaction n'est pas totale et la ville formule les observations suivantes :

1. La ville prend acte de la suppression de la station Chêne Feuillu qui fait perdre une offre de transport collectif mais permet de réduire les nuisances pour le voisinage dans la mesure où une importante gare routière était prévue. Mais la ville demande que les offres de bus vers la gare soient renforcées, tant vers la gare d'Achères que celle de ZAC Poissy avec en complément des pistes cyclables à charge de GPS&O et du Département.
2. L'implantation de la station à l'extrémité de la rue de Conflans et non plus au sein de la ZAC de Petite Arche constitue une perte pour la ville dans la mesure où ce quartier a été conçu pour l'extension du réseau jusqu'à Cergy. La ville demande donc l'agrandissement du pont ferroviaire ainsi que le maintien d'une mobilité douce avec le centre-ville.
3. La ville renouvelle sa demande depuis 2014, que le projet ne prenne pas de retard et qu'il soit terminé avant la liaison RD190/RD30
4. La ville demande une attention particulière en phase chantier et demande en particulier que l'accès au pont rail sis route du Clacher d'Achères ne se fasse pas par les rues du centre-ville notamment l'avenue Paquet.

Sous les réserves qui précèdent, la ville donne un avis favorable au projet.

7.2 AVIS DE LA VILLE DE POISSY

Courrier du 10 juillet qui a été annexé au registre d'enquête.

Madame le Maire rappelle que le conseil municipal s'est prononcé à plusieurs reprises en faveur de la réalisation du Tram 13 en milieu urbain à Poissy et que le projet accompagne plusieurs projets urbains sur le territoire de la ville. Elle souligne que tout au long du tracé l'aménagement doit constituer un outil de requalification de l'espace public. Tout en proposant une offre de mobilité décarbonée aux habitants.

La ville livre les réflexions et positions suivantes :

Elle sera vigilante au remplacement des arbres d'alignement et des défrichements en forêt.

Elle apprécie la suppression des ponts rails avenue Fernand Lefevre et avenue de Versailles qui requalifient grandement les entrées de ville, ainsi que la gestion par le projet du cycle de l'eau.

Elle acte que la place de la voiture en ville sera différente avec le report estimé à 18% de la voiture vers le tram, mais souligne que le report ne fonctionnera que si toutes les mobilités durables sont performantes dans les parcours, les cheminements et les offres et que le Tram 13 doit s'intégrer dans les mobilités du quotidien, en particulier le vélo, par-delà les limites communales.

Elle comprend les inquiétudes des riverains pour la phase travaux mais estime qu'il faut collectivement soutenir la réalisation de la phase 2 du Tram 13 et émet un avis favorable au projet.

Courrier complémentaire de réponse de madame le Maire de Poissy à la question de la commission sur l'intérêt d'une station supplémentaire au Chêne Feuillu.

Madame le Maire par un courrier du 29 juillet a apporté les réponses suivantes :

En premier lieu elle rappelle que le site du Chêne Feuillu est situé sur le territoire de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec des règles de protection de la forêt.

En second lieu elle rappelle que le projet de station était hypothétique. Le tracé initial prévoyait l'utilisation de la gare de Poissy Grande-Ceinture qui a une attractivité très moyenne par rapport aux quartiers denses de Poissy. La gare

du Chêne feuillu n'avait pas de finalité locale et ne se prêtait pas à une ouverture vers le Technoparc de Poissy ou les quartiers proches d'Achères. Le point d'arrêt était désigné comme hypothétique et subordonné à :

La possibilité d'y créer une correspondance avec les lignes J et le RER A.

L'aptitude du site forestier à recevoir une telle station sans porter une atteinte grave au massif forestier.

Le conseil départemental des Yvelines a proposé l'idée de passer par Poissy centre à la ville et ceci a été bien accueilli par Ile de France Mobilités car cela augmentait dans un rapport de 1 à 4 les voyageurs susceptibles d'emprunter le Tram.

Simultanément la SNCF a indiqué qu'une correspondance à Chêne Feuillu n'était pas envisageable compte tenu de la proximité de la station Grand Cormier et de la densité de circulation. Le tracé stable de la LNPN au sud de Poissy a été adopté en 2024 très éloigné du Chêne Feuillu

En troisième lieu elle rappelle que la configuration locale était en réalité très défavorable :

Au sommet d'un talus en zone forestière protégée sur une section à voie unique pénalisant l'exploitation.

Aucune capacité de stationnement automobile risquant de générer un stationnement sauvage.

Une atteinte forte à l'environnement forestier du lieu avec un risque de mitage.

En quatrième lieu une condition posée par IDFM à la variante urbaine du tracé de n'avoir que trois arrêts au maximum.

Pour l'ensemble de ces raisons la ville de Poissy regrette de ne pas pouvoir desservir le Technoparc mais a préféré privilégier la variante urbaine qui maximise la population desservie.

Enfin Madame Le Maire fait remarquer que l'impact environnemental d'une telle station en milieu forestier aurait été très significatif et signale que

l'abandon de la plate-forme Grande Ceinture sur le territoire de Poissy permet d'y réaliser des compensations végétales et de mettre fin au morcellement de cette partie de forêt.

7.3 AVIS DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Courrier du 15 juillet qui a été annexé au registre d'enquête.

Le Maire de Saint-Germain-en-Laye a émis des remarques sur quatre sujets :

L'opportunité du projet

La ville est favorable au prolongement qui participe au maillage de transport ferré, mais souhaiterait que soient précisés les modalités d'évaluation pour apprécier le report modal de la voiture individuelle sur le Tram13.

La ville souhaite connaître le calendrier de réorganisation des lignes de bus pour éviter que ne perdure comme en phase 1 une superposition d'offres.

La ville souhaite que les titres de transports soient homogénéisés pour éviter comme sur la phase 1 l'impossibilité d'emprunter le couloir de correspondance du RER A

Le rapport à la forêt de protection

La ville rappelle son souhait d'une compensation intégrale des 65,87 hectares à proximité du projet.

Lors des abattages d'arbres, il est demandé à IDF Mobilités de mener une campagne de communication préalable exemplaire en se rapprochant de l'ensemble des associations.

Prenant note de la compensation financière d'amélioration sylvicole, la ville s'interroge sur le devenir de l'ancien tracé des zones SNCF déclassées entre la route de Poissy et la route des Loges.

L'organisation du chantier

La ville attend des compléments d'information sur l'impact des travaux sur la circulation et estime que la gestion de l'eau pendant la phase travaux est insuffisamment décrite.

La ville refuse le passage de camions sur l'avenue Winchester pour atteindre les emprises travaux de la phase 2. Cette rue ne devra être utilisée que pour la maintenance.

La gestion ultérieure

La ville s'inquiète également d'éventuels dépôts sauvages en particulier autour du bâtiment d'exploitation au niveau de la route du clocher d'Achères et à proximité des ouvrages d'art accessibles en véhicules (Mare aux bœufs, Route des Volières, saut de mouton, pont rail de la route des Loges, pont rail de la route du clocher d'Achères.

7.4 AVIS DU DEPARTEMENT DES YVELINES

Le Département des Yvelines, financeur à 30% du projet rappelle essentiellement les enjeux du projet.

Il rappelle que le secteur est porteur d'une forte dynamique économique ainsi que d'un développement urbain et que le projet permettra de ne pas engorger encore plus un secteur où les circulations routières sont saturées.

Le tracé urbain a été porté par le département est aussi un moyen de préservation de la forêt.

Le Département rappelle ses projets d'infrastructure routière à court terme : prolongement du boulevard de l'Europe, aménagement du carrefour Pigozzi (entre le chemin de fer et le pont vers Carrières-sous-Poissy) et à moyen terme : liaison RD190 RD30 via le pont d'Achères, requalification de la RD190 entre Triel et Carrières et TCSP dans la partie urbaine.

Sur le plan paysager et végétal, le projet va offrir une plateforme végétalisée et un projet urbain de façade à façade et une re naturalisation de la forêt.

Ayant apporté son soutien financier au projet, le Département des Yvelines apporte son soutien à la demande d'autorisation environnementale du Tram 13

express Phase 2 formulée par IdFM et réaffirme le besoin de cette future liaison de transport Nord/Sud pour accompagner le développement du territoire yvelinois et son attractivité.

8 ANALYSE THEMATIQUE

8.1 ENQUETE ENVIRONNEMENTALE : PERTINENCE DE L'ETUDE D'UN ARRET AU CHENE FEUILLU

8.1.1 Justification de ce point

30% des contributions - soit la majorité des contributions - portent sur la problématique de l'intérêt d'une station au lieudit « Chêne feuillu » et 1% sont contre, au titre des nuisances générées.

Le Code de l'environnement, en son article 110-1, énonce les différents objectifs poursuivis par la loi sur l'environnement, en particulier au titre II alinéa 7. Il y est rappelé que « ...la pratique des usages peut être un instrument qui contribue à la biodiversité ». Le titre III indique que l'objectif de développement durable, (tel qu'indiqué au II) est recherché, de façon concomitante et cohérente, au travers de cinq engagements dont les points suivants :

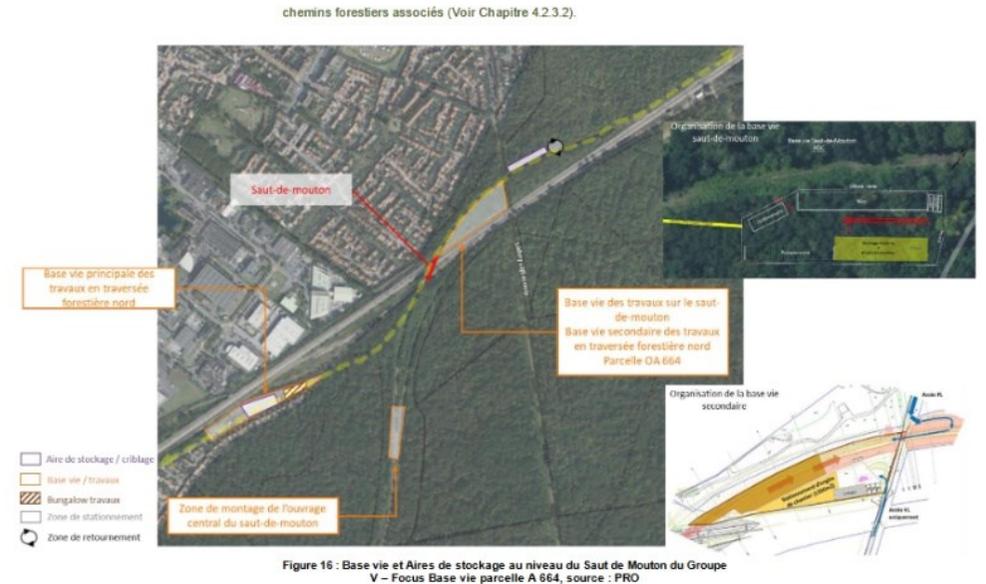
- 3° La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
- 4° L'épanouissement de tous les êtres humains ;
- 5° La transition vers une économie circulaire.

La commission d'enquête considère donc que la question, objet de la majorité des remarques recueillies, de la création d'un arrêt de station à « Chêne feuillu » ne peut être considérée comme hors sujet en application des 3 points énumérés ci-dessus.

8.1.2 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Des observations formulées se dégage une volonté réelle de voir le quartier du « Chêne feuillu » desservi par un arrêt jugé indispensable pour son désenclavement et pour la cohérence du projet. « En effet, l'objectif du Grand Paris n'est-il pas de faciliter les transports tout en permettant de connecter des villes considérées comme moins desservies... » « ..ce projet sans ajout d'un arrêt côté chêne feuille prive totalement la population qui vit de ce côté d'Achères ». « On ne veut pas subir uniquement les nuisances »

Même si ce secteur est desservi en transports en communs par autobus, il est fait le constat de plages horaires trop faibles et non respectées, de saturation conduisant à prendre sa voiture. « ..les bus étant rares, pas à l'heure quand ils passent, ne sont pas d'une fiabilité qui permettent à la population de s'y fier.. ». Le but d'un tram est bien d'offrir une meilleure mobilité pour les usagers. Par ailleurs un seul arrêt conduirait à une saturation des bus vers la gare RER d'Achères.



La ville d'Achères par courrier en date du 1^{er} juillet adressé au Président de la commission d'enquête, prend acte de la suppression de l'arrêt à Chêne feuillu tout en exprimant le regret que son abandon fasse perdre « le bénéfice d'une nouvelle offre de transport à l'est de la ville.. ».

8.1.3 Appréciations de la commission d'enquête

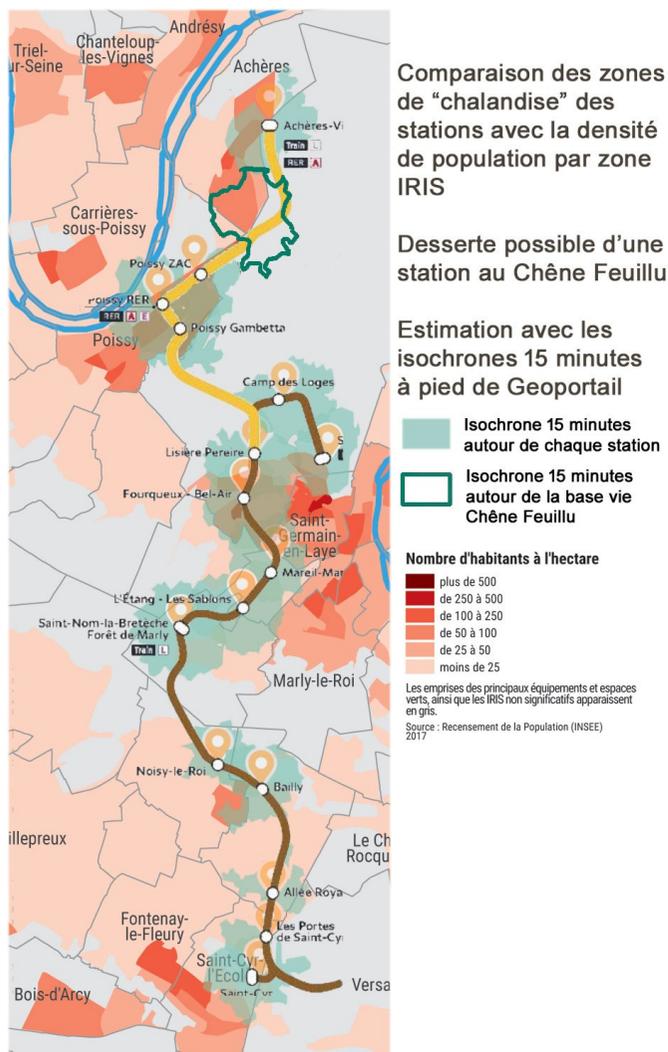
La population du quartier du Chêne feuillu serait d'environ 5000 habitants en 2024 (23% de la population d'Achères) avec une moyenne d'âge de 36 ans soit une population supérieure à celle des petites communes desservies par le tram 13 phase 1. Les arrêts Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, L'Étang-les-Sablons et Mareil-Marly desservent chacun en moyenne 4700 habitants. Ceux-ci ont bénéficié d'une gare « historique » sur la ligne. L'arrêt « Allée Royale » a quant à lui bénéficié d'un financement spécial pour sa construction, mais ne dessert que l'arrière du château de Versailles.

L'abandon de l'arrêt « chêne feuillu » dans le cadre de la ligne nouvelle Paris-Normandie est acté. Certes, mais dès lors ne peut-on pas envisager la création d'une « simple station » à quai unique en direction d'Achères juste après le saut mouton ?

En effet les données énoncée pages 17 et 18 de la pièce C-Etude d'impact sur l'environnement, partie 1- exposent la création d'une base vie sur la parcelle cadastrée OA664 au droit du saut de mouton d'une superficie d'environ 5.000 m2.

Cette parcelle située hors du périmètre de protection de la forêt de Saint Germain, sera utilisée pour les besoins des travaux avec la mise en place de deux rampes d'accès aux emprises ferroviaires. Il est aussi prévu une zone de stationnement des véhicules de chantiers environ 3300 M2. A la fin il est prévu de n'avoir qu'un local technique et de reboiser cette parcelle qui aura été totalement défrichée.

Le projet TGO initial reprenait quasi intégralement l'ancienne ligne de grande ceinture. Il était conçu essentiellement comme une desserte de lignes radiales à grande capacité. L'idée d'un arrêt au Chêne Feuillu, en correspondance avec les trains de la LNP N Ligne Nouvelle Paris Normandie était logique, pour éviter un passage par Paris pour des voyageurs en provenance de villes de Normandie et à destination de villes de la banlieue ouest. Le pré et post acheminement de la desserte à longue distance vers la Normandie ne pouvait être totalement assuré par le TGO ce qui justifiait la mise en place d'un grand parking relais multimodal.



Avec l'abandon du tracé initial de la LNPN, cet arrêt devenait inutile. Néanmoins est arrivée simultanément la modification du tracé, avec le passage par le centre-ville de Poissy. Celui-ci modifie considérablement la physionomie de ce moyen de transport sur un tiers de la ligne. D'un train relativement rapide on passe à un tram plus lent avec des arrêts plus rapprochés dans Poissy. Il devient alors légitime de s'interroger à nouveau sur la distance entre les arrêts compte tenu de la densité de population desservie.

Une gare beaucoup plus modeste, sur la plus petite parcelle 0663 à l'ouest de la route, au lieu des parcelles 0663 et 0655 à l'est, avec un seul quai compte tenu de la voie unique, sans parking, mais accessible uniquement par mobilités douces (le vélo étant complémentaire du tram), autobus et arrêt minute pour automobiles, aurait alors tout son intérêt pour desservir le quartier du chêne feuillu, le Technoparc et le lycée Charles de Gaulle.

La propriété des emprises est déjà en cours de transfert à Ile de France Mobilités, ce qui règle la question d'expropriations supplémentaires. La parcelle n'est pas dans le périmètre de protection de la forêt de Saint-Germain comme l'indique les pointillés bleus de la carte ci-dessous.

Il est exact que l'arrêt des trams-trains sur une section à voie unique augmentera les difficultés d'exploitation. Néanmoins, il serait possible sans surcout excessif de réhabiliter les deux voies de la grande ceinture sur une longueur de 900 mètres en forêt d'Achères, comme cela était initialement prévu, pour limiter le temps de passage sur la voie unique et compenser le temps d'arrêt.

Les inquiétudes des riverains sur le bruit n'ont pas vraiment lieu d'être puisqu'avec un arrêt la vitesse du tram train sera fortement réduite. L'autre inquiétude concernant un stationnement sauvage pourrait également être



contournée par la mise en place de trois plots rétractables dans les rues du lotissement du chêne feuillu, comme dans les autres centre-ville piétons comme la ville de Nantes par exemple.

En résumé le surcout de travaux serait :

- D'aménager la base vie en arrêt de bus avec une raquette de retournement des bus ;
- De mettre en place un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite ;
- De créer un tunnel piétons vélos sous la voie ferrée ;
- De créer un quai d'un seul coté le long de la voie ;

- De compenser 3300 m² de boisement déjà défrichés qui ne seront pas replantés.

La circulation sur la route des Loges est quant à elle déjà réglée par un feu de passage alterné sous le pont, ce qui permet aux véhicules dans le sens Saint-Germain vers Achères de traverser la route pour tourner sans aucune difficulté.

En résumé, compte tenu de la mise en place de la base vie sur cet emplacement, il semble facile de convertir ce lieu en un « demi arrêt » pour un coût raisonnable, sans modifier l'économie générale du projet, avec un impact négatif faible sur l'environnement naturel et un impact positif fort sur l'environnement humain.

Si l'on compare au coût de 4 M€ pour la station Allée Royale, on peut estimer que le coût d'un arrêt Chêne Feuillu, ne serait guère plus élevé puisque la partie viabilisation sera déjà réalisée pour l'implantation de la base vie. Cela ne représente que 10% du coût de 40 M€ envisagé initialement pour la station multimodale initiale « Chêne Feuillu » beaucoup plus importante et conçue pour la correspondance avec la LNPN. L'ordre de grandeur de 10% est d'ailleurs à peu près le même que le coût de la séquence urbaine dans Poissy ramené à chacune des trois gares de Poissy.

Un arrêt face au Technoparc aurait aussi pu être envisagé, mais il semble à première vue plus complexe à mettre en place.

8.1.4 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

Quel est le point de vue de la co-maitrise d'ouvrage sur cette adaptation relativement mineure du projet qui permettrait de desservir plusieurs milliers d'habitants et d'emplois ?

8.1.5 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Réponse synthétique de la co-maitrise d'ouvrage

La création d'une station Chêne feuillu, présente de nombreuses contraintes tant juridiques, techniques que socio-économiques qui avait conduit à l'époque à ne pas retenir cette option et qui nécessiterait dans tous les cas d'être approfondies pour évaluer la faisabilité et l'opportunité de cette station. Il est à noter qu'une large partie des avis déposés dans le cadre de l'enquête publique environnementale adoptaient un point de vue alternatif sur ce sujet en considérant que l'absence d'une station Chêne feuillu était actée et qu'il était nécessaire qu'une compensation soit proposée aux habitants : la création d'un itinéraire cyclable sécurisé permettant de rejoindre facilement la ou les stations les plus proches du quartier du chêne feuillu : Poissy ZAC et Achères Ville RER. Un aménagement cyclable est proposé le long de l'avenue de Conflans au niveau du terminus Achères ville est aménagé dans le cadre du projet Tram T13 Phase 2. Ces nouveaux aménagements pourront s'intégrer à une réflexion plus globale de desserte cyclable du quartier Chêne feuillu portée par la communauté urbaine GPS&O.

La Ville d'Achères, dans son avis du 1er juillet, déposé dans le cadre de l'enquête publique environnementale, s'inscrit dans cette ligne, et demande également qu'une restructuration du réseau de bus soit opérée à la mise en service du Tram T13 Phase 2 afin de garantir des liaisons facilitées du quartier avec les futures stations du Tram T13 Phase 2. Cette offre de restructuration des bus sera proposée par Île-de-France Mobilités à la ville d'Achères un an avant la mise en service du Tram T13 Phase 2.

Réponse détaillée de la co-maitrise d'ouvrage

La demande d'une station supplémentaire du Tram T13 Phase 2 au niveau du quartier du Chêne feuillu et du Technoparc à Achères est un sujet qui est fortement ressorti dans les avis déposés par la population dans le cadre de l'enquête publique environnementale du Tram T13 Phase 2.

La Commission d'enquête estime que si ce sujet n'est pas directement l'objet de l'enquête publique environnementale, il n'est pas totalement hors sujet car plus le projet répondra aux besoins de mobilités des habitants, plus il permettra un report de la voiture individuelle vers les transports en commun et aura un effet bénéfique sur l'environnement.

Il est à noter par ailleurs que l'ajout d'une station par rapport au projet déclaré d'utilité publique pourrait être considéré comme une modification substantielle et à ce titre nécessiter une nouvelle déclaration d'utilité publique, sauf à fragiliser le projet, ce qui viendrait fortement reporter le calendrier actuel d'engagement des travaux.

Les éléments qui suivent permettent d'apporter à la Commission d'enquête des éléments expliquant pourquoi la mesure conservatoire « Chêne feuillu » avait été écartée du projet dès 2015, ainsi que des premiers éléments éclairant la faisabilité de cette station, dans un autre cadre et une autre temporalité que celle du projet Tram T13 Phase 2 tel que présenté à l'enquête publique environnementale de 2024.

1. Historique de l'arrêt Chêne Feuillu dans le projet T13 phase 2 : une suppression dès 2015

Lors de l'enquête publique de 2014 : une mesure conservatoire « Chêne feuillu » à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie)

Dans le projet présenté à la première enquête publique de 2014, la station dite d'Achères Chêne feuillu était prévue à titre conservatoire. Elle avait vocation à être réalisée non pas dans la temporalité de la mise en service du Tram T13 Phase 2 mais à l'horizon de mise en service de la ligne LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), avec laquelle une correspondance était prévue afin de permettre des correspondances facilitées avec les autres branches du RER A et les trains de la gare Saint-Lazare.

Dans le projet présenté à l'enquête publique de 2014, le Tram T13 Phase 2 devait s'inscrire intégralement sur la Grande Ceinture avec uniquement 2 stations nouvelles : Poissy Grande Ceinture et Achères Ville RER.

8.1.6 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

Ah si la station « chêne feuillu » s'était appelée « allée royale » !

La commission note une certaine résignation des acteurs locaux comme de la population sur cette station. Pourtant cette résignation au travers des observations faites, ne peut être considérée comme un renoncement. La Commission d'enquête prend acte des arguments avancés par la maîtrise d'ouvrage. Néanmoins ces derniers sont avancés sur des bases anciennes d'au moins 10 ans et non réactualisés en particulier pour ce qui concerne le trafic potentiel. La station « Chêne feuillu » était imaginée comme une mesure conservatoire du projet Tram T13 Phase 2 pour répondre au besoin de correspondance avec la LNPN et non comme une déserte locale. Nonobstant les mesures compensatoires - création d'un itinéraire cyclable sécurisé...etc énoncée lors de l'enquête de 2018, la commission juge nécessaire de reprendre son étude à partir de la base vie qui sera réalisée au droit du saut de mouton. Par ailleurs il semble à la commission d'enquête que le budget serait plus proche des 4 M€ de la station Allée Royale, que des 40 M€ pour chacun des trois arrêts de Poissy, que l'on peut estimer en prenant en compte le surcoût de la séquence urbaine de Poissy.

8.2 ENQUETE ENVIRONNEMENTALE : NUISANCES DUES AU BRUIT

8.2.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

26 observations mentionnent des nuisances dues au bruit, principalement sur la première phase du projet et sur les communes de Noisy et Bailly.

Les riverains qui avaient eu l'habitude d'une circulation de trains du temps du TGO entre l'Etang la ville et Bailly semblent désagréablement surpris du bruit du tram 13 particulièrement pour les convois techniques du matin et du soir.

Les secteurs et causes cités sont les suivants :

- 2 km à compter de la gare de Noisy-le-Roi en direction de Saint-Germain-en-Laye, c'est-à-dire jusqu'à la lisière de la forêt.
- Cité trois fois : Aiguillages au nord du pont de la rue de Rennemoulin à Noisy-le-Roi
- Klaxon en mode train à Noisy-le-Roi
- Effet cumulé des nuisances sonores dues au Tram en général sur les communes Bailly et Noisy-le-Roi.
- Bruit dû à encombrement du trafic automobile rue Gambetta à Poissy.

Ces inquiétudes se concrétisent par les demandes suivantes du public :

- Refus d'une augmentation des fréquences de passage avec l'arrivée de la phase 2.
- Demande de déplacement ou au moins de l'isolement des aiguillages de Noisy-le-Roi.
- Demande d'une réduction significative de la vitesse des trains sur la commune de Noisy-le-Roi, certains demandent même 30 km/h
- Demande de protections phoniques le long de la voie.
- Demande d'utiliser le nouvel indicateur d'émergence du bruit.

Enfin certains pointent la disparité de traitement dans l'enquête environnementale pour les nuisances dues au bruit, entre la faune sauvage et les humains le long de la voie.

8.2.2 Appréciations de la commission d'enquête

Les textes applicables sont les suivants :

Article L571-9 du Code de l'environnement

III.-Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du présent code, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.

Article L571-10-2 du Code de l'environnement

Les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au même premier alinéa.

Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires

Arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Cet arrêté transpose la directive (UE) 2020/367 du 4 mars 2020 concernant l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement. Il donne en particulier le mode de calcul du risque relatif d'un effet nuisible pour une population exposée par rapport à une population non exposée. Il permet de calculer le risque absolu en particulier pour le trafic ferroviaire avec les formules suivantes :

Pour la forte gêne

$$AR_{HA,rail} = \frac{(38,1596 - 2,05538 * L_{den} + 0,0285 * L_{den}^2)}{100} \text{(Formule 5)}$$

Pour les fortes perturbations du sommeil :

$$AR_{HSD,rail} = \frac{(67,5406 - 3,1852 * L_{night} + 0,0391 * L_{night}^2)}{100} \text{(Formule 8)}$$

Arrêté du 29 septembre 2022 fixant à titre expérimental les modalités de détermination et d'évaluation applicables à l'établissement

d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire

Cet arrêté définit les indicateurs de gêne due au bruit événementiel permettant de rendre compte des pics de bruit liés aux circulations sur les infrastructures ferroviaires, en tenant compte de leur intensité et de leur répétitivité. Il complète par ailleurs la notion d'ambiance sonore définie à l'article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé et introduit une évaluation des niveaux de pression acoustique sur la période de 6 heures à 18 heures et sur la période de 18 heures à 22 heures.

Cette expérimentation a pour fin :

- D'évaluer la pertinence de l'utilisation des indicateurs proposés et définis aux articles 4 et 5 ;
- De caractériser plus finement le type de zone d'ambiance préexistante ;
- Et de présenter les niveaux sonores en LAeq en séparant la période de soirée.

Elle s'applique à ce projet car le texte précise :

- du 1er mai 2023 au 31 octobre 2025 à l'évaluation, réalisée en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé, des projets de construction, de modification ou de transformation significative d'infrastructure ferroviaire soumis à la sous-section 2 « Limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres » de la section 3, du chapitre Ier du titre VII du livre V du code de l'environnement.

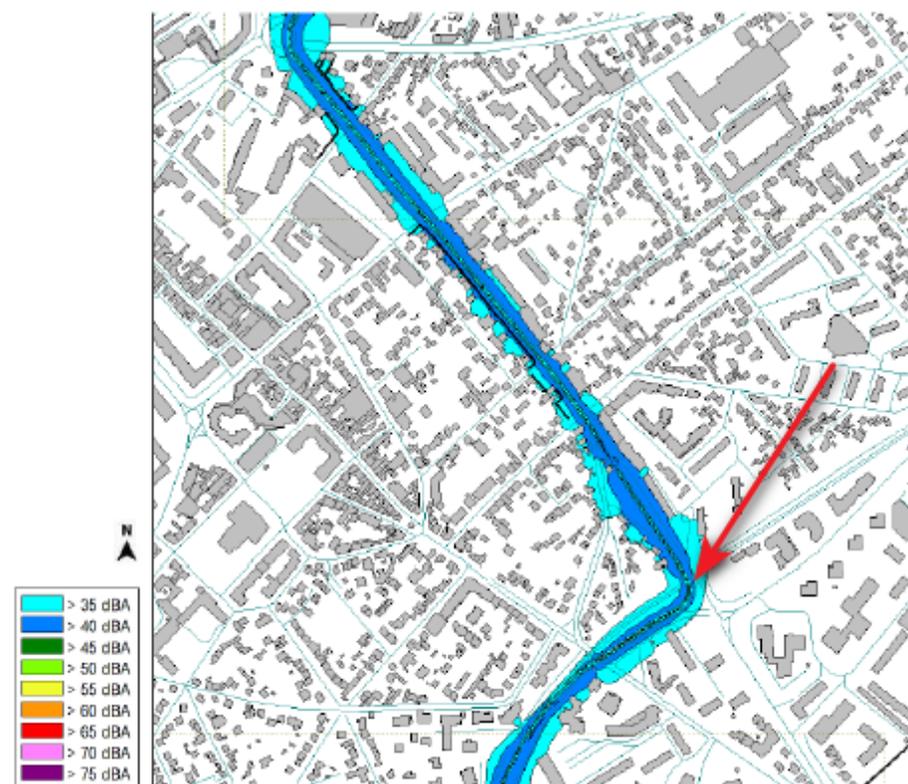
8.2.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

La vitesse d'exploitation a-t-elle changé entre le TGO et le Tram 13 phase 1 ?

Mis à part l'arrêt terminus à Saint-Cyr qui ne peut pas être assuré par les rames partant ou arrivant du garage de Versailles Matelots, quelle est la justification des convois techniques ? Les gares n'ayant pas de personnel, la commission d'enquête ne comprend pas le besoin de convois techniques à vide qui semblent gêner plus particulièrement les habitants de Noisy-le-Roi et Bailly.

Dans sa partie tram en forêt de Saint-Germain, la voie est-elle clôturée ?

Dans le document Partie 2 Etat initial du site et de son environnement page 380 on trouve le graphique de simulation suivant :



Comment se fait-il que les grincements des roues du tram avec un virage à très faible rayon de courbure n'apparaissent pas sur le graphique, ou bien s'ils sont difficilement modélisables comme l'indique la page 181, pourquoi ne pas mettre une zone grise "non modélisable" ?

Le graissage des joues de roue est-il déjà opérationnel sur le tram 13 phase 1, en particulier juste après la gare de Lisière Pereire dans le virage vers Saint Germain RER ?

Les riverains de Noisy-le-Roi indiquent que les phases d'accélération et freinage génèrent un bruit supplémentaire. Ceci n'apparaît pas sur les cartes de simulation. Ce bruit est-il subjectif ou bien non modélisé ?

Plusieurs riverains citent l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Celui-ci est-il pris en compte dans l'étude environnementale ?

8.2.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

A titre liminaire, le Maître d'Ouvrage rappelle que les engagements pris sur la phase 1 ont été intégralement respectés. Les campagnes de mesure très importantes effectuées à la mise en service en 2022 ont démontré le respect des seuils réglementaires en vigueur et la fiabilité des modélisations effectuées.

Concernant l'évolution de la vitesse d'exploitation entre la TGO et le Tram T13 Phase 1

La vitesse sur la TGO lorsqu'elle était exploitée était aussi d'environ 90 km/h comme c'est actuellement le cas sur la partie ferroviaire du Tram T13 Phase 1.

Concernant la nécessité des convois techniques

Les convois techniques servent à acheminer les rames aux terminus de ligne avant de démarrer le service commercial, généralement prévu de débuter de chaque côté de la ligne à la même heure. À l'inverse, les convois techniques du soir servent à remiser les rames au SMR pour la nuit. Les convois techniques sont une pratique classique sur les réseaux ferroviaires dès lors qu'un unique SMR alimente les deux sens de circulation. Dans la situation actuelle, un unique convoi technique circule à vide le matin vers 5h30 permet un pré positionnement de la rame à Saint Germain pour son exploitation commerciale à 6h00. L'ouverture au public de premier convoi nécessiterait de le faire partir plus tôt : dès lors qu'un convoi est ouvert au public, son temps de parcours est plus long et nécessite une prise de service anticipée des conducteurs. Pour répondre aux demandes des riverains des communes de Noisy-le-Roi et Bailly, ce convoi technique circule actuellement à vitesse limitée sur les zones concernées afin de réduire le niveau de bruit.

À ce stade, il est privilégié d'ouvrir, dans le cadre la mise en service du T13 phase 2, ces convois techniques de pré-positionnement aux terminus d'Achères et Saint-Germain en-Laye aux voyageurs, qui s'opéreront dans les mêmes conditions qu'actuellement, avec une vitesse réduite à 50 km/h sur les secteurs de Bailly et Noisy-le-Roi. Aucun train ne devrait donc circuler à vide. Les trains techniques du matin seront ouverts aux voyageurs à partir de la station Portes de Saint-Cyr, ils ne desserviront en effet pas la station Saint-Cyr RER car cela supposerait de revenir en arrière dans un mouvement technique supplémentaire.

L'ensemble des convois techniques du soir auront en revanche pour terminus Saint-Cyr RER. Les études d'exploitation seront ajustées en fonction des objectifs de desserte et de la fréquentation tout en intégrant le principe de maîtriser les perturbations sur les zones traversées. En tout état de cause, les premières circulations de tram, qu'elles soient à vides ou non, ne démarreront pas avant celles actuellement mises en œuvre.

L'ensemble des rames de la Phase 1 et de la Phase 2 sera remisé sur le site de Versailles-Matelots dans un objectif de maîtrise des coûts de construction et d'exploitation. Ce principe est fixé depuis la déclaration d'utilité publique du Tram T13 Phase 1 et a été confirmé dans la déclaration d'utilité publique de du Tram T13 Phase 2. Cet emplacement a été retenu car il est situé à proximité du Réseau Ferré National et est un terrain suffisamment vaste pour accueillir le SMR Phase 1 et ses adaptations dans le cadre de la Phase 2.

Concernant les clôtures en section forestière

Le projet Tram T13 Phase 2 sera bien clôturé en section forestière. Cela répond en priorité à la mise en sécurité des usagers dans les massifs forestiers et à la protection de la biodiversité afin d'éviter le risque de collision avec la grande faune dans les sections forestières sud et nord.

Ainsi, au sein des « zones à risques » (liés aux balles de golf), une clôture de 3 m minimum, enterrée sur 30 cm est prévue.

Hors zone à risques, une clôture de 2 m minimum, enterrée sur 30 cm est prévue, afin que la faune sauvage (notamment chevreuil et sanglier) ne puisse pas la franchir ou la détériorer par creusement.

Afin d'assurer le rétablissement des continuités écologiques pour la petite faune, des points de passages seront créés via des ouvertures régulières par découpage de la maille en pied de clôture : d'environ 15 cm x 15 cm tous les 10 mètres environ.

Le rétablissement des continuités écologiques pour la grande faune sera assuré par les deux Passages Grande Faune (PGF) prévus dans le cadre du projet Tram T13 phase 2 :

- Le PGF Mixte de la Mare aux Bœufs ;
- Le PGF des Volières.

En traversée nord, les discussions avec l'Infrapôle de SNCF Réseau (gestionnaire du RFN) se poursuivent concernant les modalités opérationnelles de création de passages petite faune dans les clôtures existantes du RFN situées entre le RFN et le futur Tram T13 Phase 2, de manière à assurer la transparence du Tram T13 Phase 2.

Ces éléments sont présentés dans les détails des mesures MR 09 et MR 10 au Chapitre 3.3 de la Partie 4B de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées » et au Chapitre 7C - Mesures de réduction de la Pièce E – Dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées.

Concernant le grincement des roues du tramway dans une courbe de faible rayon

Dans les courbes de faibles rayons, le contact roue / rail peut générer un bruit constitué de hautes ou moyennes fréquences qui peut constituer une gêne au voisinage du tramway. Le risque de crissement est potentiellement plus marqué dans les courbes dont le rayon est inférieur à 100 ou 200 m selon le type de matériel roulant, même si la présence d'une courbe n'implique pas nécessairement la survenance de crissements. Différentes hypothèses de génération du crissement ont été analysées. La plus fréquemment retenue est

celle du frottement roue-rail latéral, dû à l'angle de dérive élevé imposé aux roues dans les courbes de faible rayon. Cette dérive engendre une instabilité dynamique de la roue, synonyme de vibrations et de bruit.

Bien qu'identifié, le crissement reste difficilement maîtrisable car il dépend de paramètres dont l'influence n'est pas clairement établie. Les mesures suivantes sont mises en œuvre en phase exploitation :

- Une maintenance soignée du profil des roues sera de rigueur (pouvant aller jusqu'à leur reprofilage) ainsi qu'un usinage des rails ;
- Les conducteurs pourront réduire leur vitesse dans les zones à risque identifiées ;
- Les zones en courbes peuvent être graissées depuis la rame (voir réponse suivante).

À noter que les roues vont, au fil de l'exploitation du projet, s'usiner à la forme des rails et ainsi limiter les crissements. Le phénomène de crissement reste très aléatoire et la réaction du matériel roulant sur une nouvelle infrastructure peut difficilement être anticipé. Le pic de bruit du crissement n'est par ailleurs pas modélisable, sachant qu'en outre les cartes de bruits présentées restituent des indicateurs de bruit moyennés sur des plages temporelles (6h-22h et 22h-6h) conformément à la réglementation.

Concernant le graissage des roues sur le Tram T13 Phase 2

Le graissage des joues de roues appelés aussi « graissage boudin » permet de réduire l'usure des pièces métalliques au niveau des roues mais n'a pas de lien avec le crissement en courbe de faible rayon.

Afin de réduire les nuisances sonores dues aux crissements générés par les roues des tramways, les seuls dispositifs existants à ce jour susceptibles de réduire ou supprimer ces crissements sont les dispositifs de lubrification de la tête de rail (TOR : Top of Rail). Ils sont soit implantés sur l'infrastructure, soit embarqués sur le matériel roulant. Ils déposent, juste en amont et/ou le long des courbes, de la pâte anti-crissement sur le dessus du rail et réduisent ainsi les bruits de crissement. Ce dispositif a été mis en place sur le Tramway T4 en Ile-de-France et s'est avéré concluant.

Compte-tenu des impacts que peuvent avoir les dispositifs TOR sur la sécurité du système : performance de freinage, détection du matériel roulant, ..., il est nécessaire d'évaluer l'acceptabilité du risque afin de discriminer les zones pouvant être lubrifiées dans des conditions de sécurité acceptables.

Aussi, en lien avec le guide « Méthodologie d'évaluation de l'acceptabilité du risque - Lubrification tête de rail » en date de février 2024 du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés ayant entre autres pour mission de produire et de diffuser des documents et référentiels techniques relatifs à la sécurité et de délivrer les avis et attestations prévus par la réglementation en matière de transports publics), une étude sera réalisée sur le Tram T13 pour vérifier l'acceptabilité d'un tel dispositif en fonction des critères du guide (pente, vitesse, environnement, etc...).

Concernant la prise en compte des phases d'accélération et freinage

La réglementation ne demande pas la prise en compte dans les modélisations acoustiques des phases d'accélération et de freinage, elles n'ont pas conséquent pas été modélisées dans le cadre des études menées sur le projet.

Cependant, les mesures faites sur le T13 phase 1, y compris sur des zones d'accélération, décélération sont cohérentes avec la modélisation faite au moment des études. Une campagne de mesure sera réalisée à l'issue de la mise en service pour contrôler le respect des engagements en matière de bruit.

Concernant la prise en compte de l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006

L'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des Cartes de Bruits Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ne vise pas les mêmes objectifs qu'une étude acoustique menée sur un projet, dans le cadre d'une étude d'impact.

L'étude menée sur le projet de Tram T13 Phase 2 a pour objet de déterminer, grâce à une modélisation détaillée prenant en compte l'environnement immédiat

(topographie, données techniques du projet, environnement bâti) grâce à des mesures de bruit et un calage du modèle, si sa mise en service est de nature à engendrer des dépassements des seuils acoustiques réglementaires dus à la nouvelle infrastructure tram-train et/ou aux modifications des voiries et des trafics qui y sont attendus.

Les CBS et PPBE sont du ressort des gestionnaires d'infrastructure concernés et ont vocation à réaliser un inventaire des infrastructures bruyantes et à cartographier le bruit à grande échelle afin de hiérarchiser les enjeux ainsi que, éventuellement, à mettre en évidence des Points Noirs Bruit. (paragraphe 9.3.1 de la pièce C – Analyse de l'état initial du DAE). Les CBS et le PPE présentent des degrés de précision sur les données d'entrées prises en compte (en particulier la topographie et l'état initial) adaptées à ces objectifs est généralement beaucoup plus faibles.

8.2.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête apprécie les réponses précises qui ont été fournies par la co-maitrise d'ouvrage sur le sujet du bruit qui vient en troisième position dans les thématiques des observations du public.

La vitesse antérieure lors de l'exploitation de la TGO était identique mais avec des rames réputées un peu plus bruyantes. Peut-être y a-t-il un effet subjectif à la reprise du trafic après une longue période de calme ?

La commission d'enquête note que les convois techniques à vide seront très peu nombreux, et que la plupart des convois techniques en début et fin de journée pourront transporter des voyageurs avec un service légèrement dégradé (pas d'arrêt à Saint-Cyr et vitesse réduite). Ceci répond aux inquiétudes des riverains des communes de Bailly et Noisy-le-Roi.

La co-maitrise d'ouvrage est bien consciente des risques de grincement dans les courbes de faible rayon. Ce point n'a pas été évoqué par le public, mais a interpellé la commission d'enquête qui l'a remarqué dans la virgule de Saint-Cyr et après la gare de Lisière Pereire vers Saint-Germain. La commission note que ce problème est connu historiquement depuis très longtemps dans le domaine

ferroviaire mais qu'il n'est pas modélisable actuellement. Les solutions d'atténuation par graissage de la tête de rail sont possibles et la commission note qu'une étude sera réalisée pour leur compatibilité technique sur le Tram 13.

La commission d'enquête comprend que l'arrêté du 23 décembre 2021 n'est pas destiné aux études de conception mais destinées à réaliser un inventaire en phase d'exploitation des points noirs de bruit.

En conclusion, si le bruit cumulé phase 1 + phase 2 de cette infrastructure sur les communes de Bailly et Noisy-le-Roi inquiète avec raison les riverains, il semble difficile d'isoler complètement la voie. Mais des actions en exploitation (utilisation la plus limitée possible du klaxon, phases d'accélération et de freinage, protection phonique sur les aiguillages) sont peut-être possibles.

Il conviendra d'être vigilant sur le bruit de grincement dans les deux virages de Poissy, particulièrement sur l'avenue de Versailles, d'autant que ces bruits n'ont pas pu techniquement être modélisés.

8.3 ENQUETE ENVIRONNEMENTALE : ENVIRONNEMENT DE LA GARE D'ACHERES

8.3.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Une quinzaine d'observations regrettent l'abandon de l'agrandissement du pont route en gare Achères. La ville est ainsi coupée en deux surtout pour le nouveau quartier avec un passage à voie unique et un trottoir très étroit pour les piétons et les vélos.



2 Vue du tunnel sous les voies du RER A

8.3.2 Appréciations de la commission d'enquête

Le passage sous la voie semble extrêmement étroit pour laisser le passage aux voitures, piétons et vélos. Le nouveau quartier de la petite Arche se trouve ainsi difficilement relié au reste de la ville (y compris la station Achères ville du Tram 13). Le passage par le nord via la départementale 30 n'est absolument pas adapté aux mobilités douces (piétons ou vélos) en absence de trottoir ou de piste cyclable et de plus rajoute 1,3km.

Dans le cadre de ce projet, il semblerait nécessaire de faciliter au moins les mobilités douces, le plus simple étant de laisser un accès libre jour et nuit à la gare d'Achères RER en déplaçant les portillons de contrôle.

Ceci correspond d'ailleurs à la RESERVE N° 1 de l'enquête publique du 15 septembre 2008 au 11 octobre 2008 : la gare existante d'Achères-ville devra être modifiée pour permettre la libre traversée Est - Ouest pour tous les usagers et piétons, et non uniquement pour les voyageurs munis de titres de transport

8.3.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

Serait-il possible de creuser au moins un tunnel piétons vélos sous la voie du RER ou de modifier la gare pour laisser un passage libre sans compostage ?

8.3.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Lorsque les gares sont équipées de portique de contrôle d'accès, un passage permettant de traverser la gare est possible y compris pour la gare d'Achères RER : un pass ponctuel est distribué au guichet pour ceux qui veulent passer occasionnellement et il y a un pass distribué en mairie valable un an pour les habitués.

Indépendamment du projet de Tram T13 Phase 2, un nouveau programme pour l'élargissement du Pont-rail d'Achères est à étudier pour répondre aux besoins de la ville afin d'améliorer le lien ville-ville et la desserte de la ZAC de la Petite Arche. Le financement d'une étude de faisabilité est en cours de discussion entre les acteurs locaux et SNCF Réseau.

8.3.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête note que le projet d'élargissement du pont n'est pas abandonné, mais délègue auprès d'autres acteurs. Elle apprécie l'existence du pass délivré en mairie qui permet à la population d'utiliser la gare. Le pass annuel gratuit pourrait cependant être délivré dans la gare ce qui serait beaucoup plus pratique pour les usagers.

Ce point devra de toutes façons être revu lors de l'extension future vers CERGY car l'aménagement de la ville a été conçu par la municipalité pour un passage par le quartier de Petite Arche.

Enfin, la commission d'enquête remarque que ce point avait déjà fait l'objet d'une réserve lors de l'enquête publique du 13 juin 2013 - 12 juillet 2013 préalable à la déclaration d'utilité publique sur la phase 1 du projet, référencée E14000031 / 78

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

8.4 DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

8.4.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Ce point n'a fait l'objet d'aucune observation. Seule la mairie de Sant Germain s'est inquiétée du traitement des eaux usées en phase chantier.

8.4.2 Appréciations de la commission d'enquête

Compte tenu de la configuration du projet linéaire, situé soit sur un plateau, soit en zone peu accidentée, celui-ci a un impact modéré sur l'écoulement et l'infiltration des eaux. Il est indiqué à de nombreuses reprises des points de vigilance sur les pollutions des eaux pour lesquelles même en phase chantier les sources sont modérées.

Cependant, la commission d'enquête s'est interrogée sur les moyens concrets qui seront mis en œuvre pour faire respecter les bonnes intentions affichées dans le dossier.

8.4.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

Compte tenu de la configuration du projet linéaire, situé soit sur un plateau, soit en zone peu accidentée, celui-ci a un impact modéré sur l'écoulement et l'infiltration des eaux. Il est indiqué à de nombreuses reprises des points de vigilance sur les pollutions des eaux. Quelles sont les mesures prises par les maitres d'ouvrage pour gérer le non-respect des procédures par les entreprises contractantes ?

8.4.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Pour rappel, la présentation des mesures proposées et des engagements de la Co-Maitrise d'ouvrage afin de préserver la qualité des sols et des eaux

superficielles comme souterraines lors des travaux est effectuée en *Pièce B1 – Notice du dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau* (Partie 6), en *Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées »* (Partie 4A, Chapitre 4) et *Partie 8 – « Estimation des coûts des mesures »* (Chapitre 5.1).

Les principales mesures sont les suivantes :

- La mise en œuvre d'un assainissement de chantier permettant de prétraiter et d'écrêter les débits des eaux avant rejet au réseau (après accord du gestionnaire et selon ses prescriptions) ou infiltration ;
- L'entretien préventif et curatif des dispositifs d'assainissement provisoires pendant toute la durée des travaux ;
- Interdiction des rejets directs dans le milieu naturel ;
- Règles strictes de stockage et de manutention des substances polluantes utilisées lors des travaux ;
- Règles strictes de gestion des déchets de chantier et nettoyages réguliers des emprises chantier ;
- Traitement adapté des eaux usées issues des bases vies et des bases travaux (microstation d'épuration, rejet au réseau, sanitaires chimiques autonomes) ;
- Elaboration par les entreprises travaux d'un Plan d'Organisation et d'Intervention (POI) présentant l'organisation des moyens techniques et humains à mettre en œuvre afin de prévenir les conséquences de toute pollution accidentelle.

A ces mesures génériques applicables à toutes les emprises travaux du projet s'ajoutent des mesures supplémentaires spécifiques aux travaux prenant place dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Achères, situé en traversée forestière nord. Dans ce secteur, en plus des mesures applicables sur le reste du projet, s'ajoutent :

- L'interdiction de stationnement de tout engin de chantier ;
- L'interdiction d'entreposage de toute substance polluante ;
- L'installation d'aires de lavages et de collectes étanches ;

- La mise en place d'une procédure d'alerte renforcée en cas de pollution accidentelle ;
- La réalisation de mesures de suivi quantitatives et qualitative de la nappe captée par des piézomètres dédiés posés avant le démarrage des travaux. Un suivi trimestriel sera assuré pendant la durée des travaux dont les résultats seront transmis à la Police de l'eau et à l'Agence Régionale de Santé des Yvelines. Ce suivi sera maintenu deux fois par an pendant une période minimale de trois ans après la fin des travaux.

La mise en œuvre effective de ces mesures par les entreprises ainsi que leur suivi seront encadrés par le Système de Management Environnemental (SME) déployé sur le projet. Cela se traduit par :

- Le transfert aux entreprises travaux de la mise en œuvre des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et le futur arrêté préfectoral. Les prescriptions seront intégrées dans une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) qui est une pièce contractuelle des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) et donc des futurs marchés de travaux ;
- L'obligation pour les entreprises répondant à l'appel d'offre de proposer un Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement (SOPRE) ;
- L'établissement par les entreprises adjudicataires des travaux d'un Plan de Respect Environnement (PRE) dans lequel elles s'engagent sur les moyens à mettre en œuvre, en se basant sur le SOPRE.

Le respect de l'ensemble des engagements pris par les entreprises sera assuré par la Maîtrise d'œuvre qui aura entre autres pour rôle de contrôler la conformité des PRE aux prescriptions contractuelles de la NRE, et a fortiori de l'arrêté d'autorisation environnementale, puis le respect des dispositions des PRE des entreprises sur la durée des travaux. En plus de la validation des documents et méthodologies établis par les entreprises, la maîtrise d'œuvre réalisera des inspections de chantier, contrôlera le bon déroulement des activités les plus à sensibles lors des travaux, suivra le traitement des anomalies et non-conformités identifiées.

Par ailleurs, un Ecologue de chantier désigné par chaque Maître d'ouvrage assurera les missions nécessitant des compétences écologiques spécifiques telles que : la localisation et le balisage préalable aux travaux des éléments ponctuels présentant un intérêt pour la biodiversité ainsi que la localisation et le balisage des espèces exotiques envahissantes, la vérification régulière sur le terrain du bon état des installations mises en place pour la protection des milieux naturels (balisage notamment, barrières anti-retours, hibernaculum...), l'assistance pour l'éradication des espèces végétales envahissantes, la localisation et la vérification des arbres gîtes potentiels pour les chiroptères ainsi que l'accompagnement lors de la mise en œuvre des méthodes d'abattage doux, ...

En outre, les DCE de travaux prévoient l'application de pénalités financières dissuasives en cas de non-respect des prescriptions environnementales mentionnées dans la Notice de Respect de l'Environnement.

L'ensemble de ce suivi fera l'objet d'un reporting auprès des services de l'Etat selon les modalités définies dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

Enfin, en complément de l'action des Maîtres d'œuvre, la Co-Maîtrise d'Ouvrage pourra organiser des audits des travaux à tout moment y compris sur le plan du respect des prescriptions environnementales.

8.4.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête note l'énoncé de toutes les protections contractuelles, mais se félicite surtout de la présence sur place d'un écologue qui pourra concrètement alerter la co-maîtrise d'ouvrage en cas de non-respect des obligations des sous-traitants.

8.5 DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT

Les opérations de défrichements en forêt de protection de Saint-Germain-en-Laye impactent une superficie totale de 14,32 ha environ sur un linéaire d'environ 5.7 km. Elles se divisent en deux tronçons :

- Nord (coté Achères gare) sur 8,48 ha
- Sud (Saint-Germain-en-Laye – golf) sur 5,77ha,

La partie centrale correspond au tracé urbain de Poissy qui est traitée au chapitre demande autorisation de coupe d'arbres d'alignement.

L'opération de défrichement nécessaire à la réalisation du Tram T13 Phase 2 doit faire l'objet de deux types de mesures compensatoires :

- 1- Au titre de ses impacts sur les habitats, la faune et la flore sauvage
- 2- Au titre du défrichement

La surface défrichée est de 14,32 ha. La compensation applicable est de 65,872 ha conformément à l'application d'un ratio de 4.6 ha pour 1ha défriché.

Il s'agit du haut de la fourchette des compensations qui doit être compris entre 1 et 5 ce qui est très favorable à la conservation des espaces forestiers.

Cette compensation a été fixée par arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005 portant dérogation au délai de réalisation des compensations forestières signifiant un délai sup

plémentaire de 15 ans, soit l'application d'un délai de 20 ans.

8.5.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Une observation a été déposée dans le registre d'Achères

Celle-ci indique que la compensation n'en est pas une, car elle est Illusoire parce qu'en discontinuité lointaine avec la forêt domaniale de Saint-Germain.

Les observations portent essentiellement sur les alignements des arbres (*cf chap. 8.7 Demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement*)

8.5.2 Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête est étonnée qu'une seule observation a été déposée sur les registres.

Compte-tenu des informations apportées *Pièce D, autorisation de défrichement*, les documents apportent des réponses précises sur les différentes compensations, tant parcellaires que financières, qui seront mises en œuvre.

8.5.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Sur l'organisation des travaux en période de nidification

Les opérations de défrichements, si elles sont pratiquées au printemps, période de reproduction et de nidification des oiseaux, amènent nécessairement à détruire des nids

La commission d'enquête demande si les défrichements envisagés seront exclusivement programmés durant une période où l'impact sur la biodiversité serait la moins impactante

L'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005

L'arrêté préfectoral susvisé a-t-il fait l'objet d'un recours contentieux ? Et si oui quel en est l'objet ?

Sur la présentation des défrichements et compensation

Afin d'avoir une lecture plus synthétique par les habitants, la commission d'enquête aurait apprécié des tableaux récapitulatifs indiquant les travaux de compensation pour chacun des sites relevés, leur surface, le délai de compensation sur 5 ans voire sur 20 ans ?

Sur les sites de compensation

Les différentes mesures de compensation sont éloignées du massif forestier de Saint-Germain-en-Laye. Bien qu'abordé dans le dossier, pourquoi certains des sites analysés n'ont pas été privilégiés, comme à Achères et Saint-Germain-en-Laye ?

Sur la compensation financière amélioration sylvicole

Le projet de défrichement indique qu'une compensation financière dite d'amélioration sylvicole est évaluée pour un montant de 1 284 665 € aux conditions économiques de mars 2023 (alors qu'il était de 1 075 371 € aux conditions économiques de janvier 2013).

Ce montant sera-t-il réajusté, au vu de la durée de compensation dérogatoire signifiée par arrêté préfectoral ?

Au regard des politiques publiques évoluant, notamment en matière financière, comment ce montant est-il garanti ?

Sur la compensation d'amélioration sylvicole

Cette compensation sylvicole est subordonnée à une programmation quinquennale sur 20 ans.

S'agissant de protection et de régénération des écosystèmes, comment est planifiée cette compensation, quelles autorités en organise le suivi et le contrôle ?

Sur l'Avis de la CNPN

Dans sa conclusion la CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) a émis un avis défavorable concernant la dérogation de 15 ans supplémentaire de l'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005 et recommande de lui représenter un dossier amélioré.

Quelle réponse apportez-vous cette formulation de l'avis du CNPN ?

8.5.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Concernant la période de réalisation du défrichement

L'une des principales mesures de réduction des impacts du projet, et particulièrement de l'opération de défrichement, sur l'avifaune est la mesure *MR02 - Adaptation de la période des travaux sur l'année décrite au Chapitre 7C - Mesures de réduction de la Pièce E – Dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées* ainsi que dans le Chapitre 5.3.2 de la Partie 4A de la Pièce C - *Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées »*.

Cette mesure d'adaptation de la période des travaux dans le milieu naturel permet de limiter les perturbations en période de reproduction, ainsi que le

risque de destruction d'individus d'espèces protégées en se basant sur les exigences écologiques de l'ensemble des taxons.

Cela permet également de réduire la destruction d'individus, ou d'habitats, à des périodes où ces espèces réalisent une fonction décisive dans la réalisation de leur cycle biologique.

Le tableau suivant, issu de la mesure de réduction MR02, résume les périodes de sensibilités pour les espèces.

Calendrier civil	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Oiseaux hivernants	Red	Red	Green	Red								
Oiseaux nicheurs	Green	Green	Yellow	Red	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green
Amphibiens	Red	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red
Reptiles	Red	Red	Red	Red	Yellow	Green						
Insectes	Yellow											
Mammifères non volants	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green
Chiroptères	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Yellow	Yellow
Légende												
Période de moindre sensibilité pour le groupe concerné							Green					
Période de sensibilité moyenne pour le groupe concerné							Yellow					
Période de forte sensibilité pour le groupe concerné							Red					

De manière générale, les mois de septembre – octobre constituent les mois les plus en adéquation avec les exigences écologiques d'un maximum d'espèces pour ce qui concerne la phase de déboisement/défrichement. En effet, les oiseaux, les mammifères, les amphibiens et les reptiles ont, à cette période, terminé leur phase de reproduction et sont suffisamment actifs pour fuir en cas de dérangement.

L'idéal est de pouvoir réaliser les travaux de suppression de la végétation en septembre et octobre et d'effectuer les autres travaux lourds de décapages, terrassements, etc, en suivant et jusqu'à fin février afin d'éviter la recolonisation du milieu.

Calendrier civil	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Mise en place des barrières, balisage au préalable des travaux	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Travaux préparatoires de déboisement, défrichement, élagage, suppression de la végétation	Yellow	Yellow	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Yellow	Yellow
Travaux lourds (terrassement, décapage)	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green
Légende												
Période globalement favorable pour la réalisation des travaux – Pas de restriction								Green				
Période assez défavorable au regard des caractéristiques des travaux – Limitation des travaux si possible, plus forte vigilance, appui Coordinateur environnemental (CE)								Yellow				
Période très défavorable pour la réalisation des travaux – A éviter pour les travaux								Red				

La Co-Maîtrise d'ouvrage s'est ainsi engagée à réaliser les travaux préparatoires dans les milieux entre mi-septembre et mi-février.

Toutefois, un suivi d'un écologue fauniste spécialisé en ornithologie (Mesure MR 08 - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier) sera réalisé fin février. En l'absence d'indices de reproduction (chants, présence de nids) à l'intérieur et à proximité des emprises projet, à titre exceptionnel, les travaux de défrichement pourront être autorisés jusqu'à la mi-mars.

Concernant les recours sur l'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005

La DDT des Yvelines a été interrogé à ce sujet. Par courrier électronique du 31 juillet 2024, le service environnement de la DDT a indiqué ne pas avoir connaissance d'un tel recours.

Concernant la présentation synthétique de compensation au titre du défrichement

Pour information, une présentation résumée de la compensation retenue est effectuée dans la Pièce A2 - Justification de la maîtrise foncière du projet par la Co-Maîtrise d'ouvrage du Tram T13 Phase 2. Elle est ensuite détaillée au

Chapitre 3 de la Partie 6 de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement.

Pour répondre à la demande de la Commission d'enquête, le tableau suivant permet d'avoir une lecture plus synthétique de la compensation prévue au titre du défrichement.

Type de compensation	Site	Localisation	Surface	Durée de suivi de la compensation
Boisement compensateur	Île d'en Haut	Conflans-Sainte-Honorine (78)	13,40 ha	20 ans
Boisement compensateur	Grande Ceinture déclassée – Tronçon 2	Poissy (78)	1,57 ha	20 ans
Travaux d'amélioration sylvicole	Forêt de Saint-Germain	Saint-Germain-en-Laye (78)	50,92 ha compensée par une indemnité de 1 075 K€ (ce 01/2013)	20 ans*

* L'arrêté préfectoral n°78-2024-02-02-00005 portant dérogation au délai de réalisation des compensations forestières a été obtenu le 2 février 2024. Cet arrêté autorise ainsi la réalisation des travaux d'amélioration sylvicole sur une durée de 20 ans.

En complément du projet de compensation défrichement, Île-de-France Mobilités porte deux mesures d'accompagnement reposant :

- Sur des aménagements paysagers sur le site aux abords de l'aire des gens du voyage, à Saint-Germain-en-Laye (4,38 ha) et dont la sécurisation foncière passerait par un conventionnement avec la commune de Saint-Germain-en-Laye ;
- Sur de nouveaux boisements au sein de la forêt de Maubuisson, à Méry-sur-Oise et à Bessancourt (6 ha) et dont la sécurisation foncière passerait par un conventionnement avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP).

Concernant l'éloignement des sites de compensation de la forêt de Saint-Germain

Nous rappelons ci-après la méthodologie ayant conduit aux sites finalement retenus et présentés comme sites de compensation au titre du défrichement. Cette méthodologie est présentée dans les pièces suivantes du dossier de demande d'autorisation environnementale :

Chapitre 3.7.4.3 de la Partie 4A de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées » ;

Chapitre 3.1 de la Partie 6 de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement ;

Chapitre 4.2 de la Pièce I - Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage.

En particulier, IDFM confirme que les communes d'Achères et de Saint-Germain-en-Laye font bien partie du périmètre au sein duquel des sites de compensation ont été recherchés.

En tant que maître d'ouvrage coordonnateur, Île-de-France Mobilités a missionné CDC Biodiversité pour rechercher des terrains éligibles aux compensations écologiques et de défrichement du projet de Tram T13 Phase 2. Les terrains recherchés devaient répondre aux critères détaillés ci-après :

Localisation : au plus proche du projet. Les recherches se sont concentrées en priorité sur la commune portant la majorité des impacts du projet (Saint-Germain-en-Laye), ainsi que dans les communes voisines (notamment Poissy, Achères et Conflans-Sainte-Honorine). Afin d'explorer un maximum de possibilités au plus proche, la recherche a été étendue jusqu'à 5 km ;

Occupation du sol : pour la compensation défrichement, la recherche a porté sur des sites à boiser (volonté locale de création de boisement), ou à reboiser (parcelles forestières dont l'état sylvicole est dégradé) ;

Surface : pour la compensation défrichement, de grandes surfaces ont été recherchées afin de permettre la (re)constitution de boisements exploitables d'un point de vue sylvicole ;

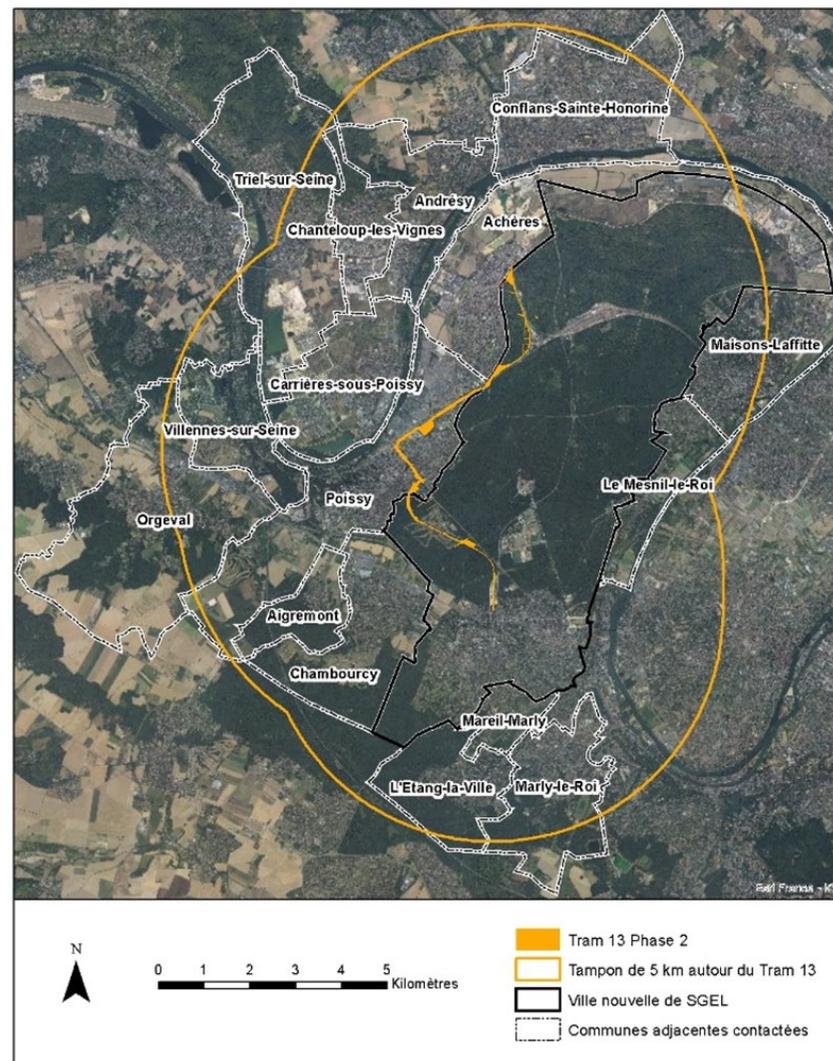
Modalités de sécurisation foncière : acquisition ou conventionnement pour une sécurisation foncière à long terme.

CDC Biodiversité a identifié les opportunités foncières en prenant directement contact avec les acteurs locaux. Depuis janvier 2021, elle a réalisé une étude des informations fournies par la commune de Saint-Germain-en-Laye, ainsi qu'une étude des informations disponibles dans les documents d'urbanisme et une

analyse par photo-interprétation des communes situées dans un rayon de 5 km autour du projet. Au total, 16 communes ont été contactées, en plus de la commune de Saint-Germain-en-Laye.

CDC Biodiversité a ainsi échangé en direct avec les services techniques des communes de Saint-Germain-en-Laye, Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Aigremont, Andrésy, Marly-le-Roi, Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, L'Étang-la-Ville, Maisons-Laffitte, Mareil-Marly, Villennes-sur-Seine, Orgeval, Mesnil-le-Roi et Poissy.

CDC Biodiversité a également contacté d'autres acteurs locaux du territoire : Seine Yvelines Environnement, le département des Yvelines, la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, l'ONF, la Ville de Paris (qui dispose de foncier sur le secteur), ainsi que son réseau de gestionnaires privés.



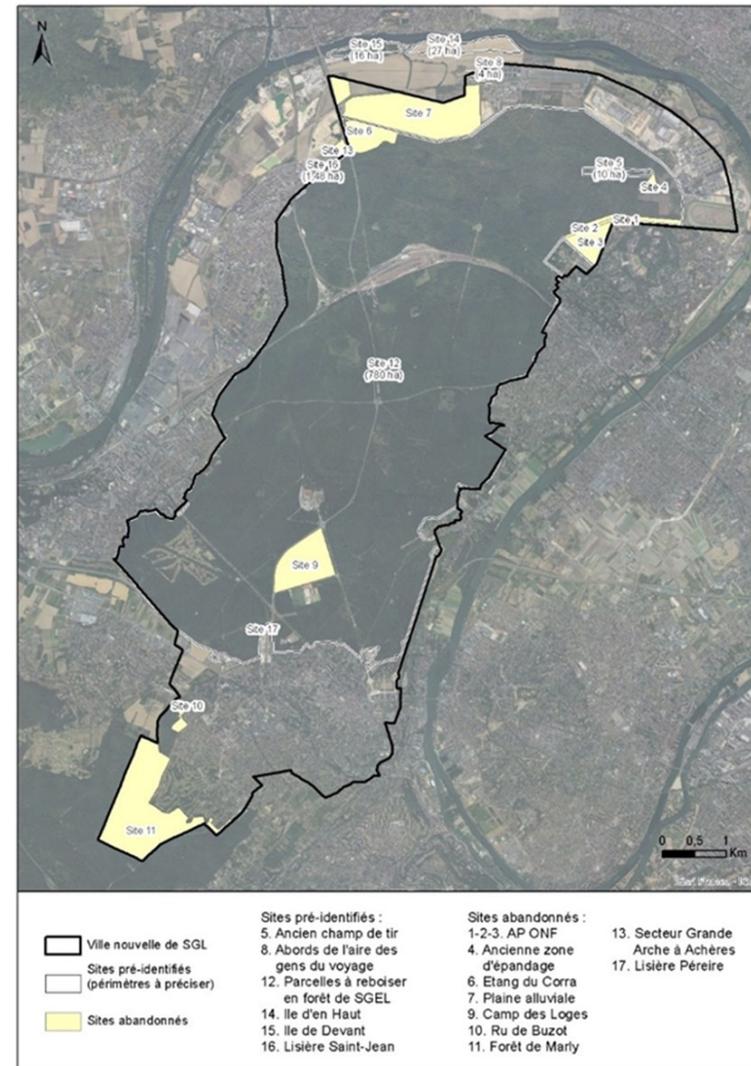
Périmètre de recherche des zones de compensation

Cette recherche de sites a donné lieu à une étude de faisabilité.

De nombreux échanges ont été organisés avec les partenaires locaux et institutionnels pour tester l'éligibilité et l'opportunité de projets de compensation sur ces sites.

Au total, une trentaine de réunions ont été organisées depuis fin 2019 sur le thème de la compensation du Tram T13 Phase 2.

La commune de Saint-Germain-en-Laye, qui porte la majorité du défrichement réalisé, a été étudiée en priorité, via des échanges réguliers depuis fin 2020. Ces échanges ont permis d'étendre le périmètre prioritaire aux abords de la forêt de Saint-Germain à Achères et Conflans-Sainte-Honorine.



Localisation de l'ensemble des sites investigués, source : CDC Biodiversité

Le tableau ci-après présente les 17 sites étudiés.

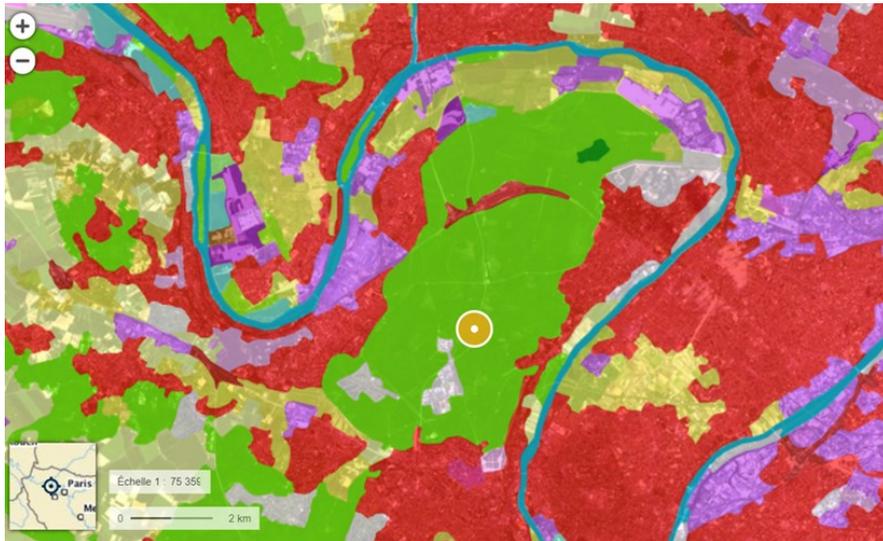
Nom	Motivation de l'abandon des sites
1-2-3 AP ONF	Ces secteurs ont été abandonnés car ils présentaient déjà un intérêt écologique certains en tant que milieux ouverts/ semi-ouverts au sein d'un boisement mûre. Ainsi, le reboisement aurait été très impactant pour les espèces aussi bien faunistiques que floristiques. En complément, deux de ces sites (Ancienne zone d'épandage et ancien champ de tir) font déjà l'objet de plans de gestion ambitieux.
4. Ancienne zone d'épandage	
5. Ancien champ de tir	
6. Etang du Corra	Pas d'opportunité de reboisement sur le site.
7. Plaine alluviale	Le site n'est pas éligible en raison du projet d'exploitation de carrières dans la plaine par la commune de Saint-Germain-en-Laye sur son périmètre et par l'EPPFIF sur le périmètre de la commune d'Achères. La faisabilité d'une mutualisation a été étudiée avec la commune de Saint-Germain mais n'a pas permis de trouver de solution sans nécessiter la redéfinition du périmètre de la carrière ou la tenue du planning des (re)boisements compensateurs du Tram T13 Phase 2.
8. Abords de l'aire d'accueil des gens du voyage	Exclu en raison de la proximité avec l'aire d'accueil des gens du voyage, questionnant la pérennité de ce boisement. Site retenu en tant que mesure d'accompagnement
9. Camp des Loges	Ce secteur n'avait pas pu être étudié davantage en raison de l'impossibilité de se mettre en relation avec les propriétaires.
10. Ru de Buzot	Ce secteur présentait davantage d'intérêt pour la compensation espèces protégées que pour du reboisement compensateur. Il a ensuite été écarté des études sur la compensation espèces protégées car il était déjà en bon état écologique, ce qui fait que la plus-value n'était pas significative et que la fréquentation forte du site (promeneurs, chevaux, sportifs, animaux) n'était pas compatible avec l'accueil de mesures compensatoires.

11. Forêt de Marly	Les échanges avec la commune de Saint-Germain-en-Laye avaient conduit à écarter ce site, la commune ayant formulé le souhait que la compensation défrichement soit réalisée dans le massif de Saint-Germain ou en extension vers le nord de celui-ci, dans un projet de reconquête de la forêt depuis Saint-Germain-en-Laye jusqu'à la Seine.
12. Parcelles à boiser en forêt de Saint-Germain	Ces parcelles ont été exclues car les peuplements ont été régénérés par l'ONF sur fonds propre.
13. Secteur Grande Arche Achères	La faisabilité du boisement semblait être peu prometteuse car ce secteur avait vocation à accueillir une butte formée par le confinement de terres polluées. L'acceptabilité locale d'un projet de reboisement sur ce type d'espace n'était pas garantie. En plus de la réussite technique du reboisement au regard des fortes pentes qui allaient être créées.
14. Île d'en Haut	Site retenu comme site de compensation.
15. Île de Devant	Les sites 15 et 16 sont beaucoup plus favorables à l'accueil de mesures compensatoires visant les espèces protégées. Ils ont été retenus comme site de compensation au titre des espèces protégées.
16. Lisière Saint-Jean	
17. Lisière Pereire	Le site a déjà fait l'objet de nombreuses coupes d'arbres et le projet retenu consistait en la recréation d'une lisière pluristratifiée.

Des considérations réglementaires et contextuelles sont également venues limiter la possibilité de réaliser des boisements à proximité de la forêt de Saint-Germain et sont présentées ci-après.

- Impossibilité de boiser sur des terres agricoles fertiles

La cartographie ci-après permet de rendre compte de l'occupation du sol aux alentours de la forêt de Saint-Germain.



Cartographie du secteur au regard de la couche Corine Land Cover 2018, source : ©Géoportail, avril 2024

Y sont localisées les occupations des sols suivantes.

Mode d'occupation du sol	Potentiel d'accueil de reboisement compensateur
Du tissu urbain discontinu	Non éligible
Des Zones industrielles ou commerciales / Zones recouvertes artificiellement (zones cimentées, goudronnées, asphaltées ou stabilisées : terre battue, par exemple), sans végétation occupant la majeure partie du sol. Ces zones comprennent aussi des bâtiments et / ou de la végétation	Non éligible
Des espaces verts urbains / Espaces végétalisés inclus dans le tissu urbain. Y compris parcs urbains et cimetières avec végétation	Non éligible
Extraction de matériaux / Extraction de matériaux à ciel ouvert (sablières, carrières) ou d'autres	Non éligible

matériaux (mines à ciel ouvert). Y compris gravières sous eau, à l'exception toutefois des extractions dans le lit des rivières	
Equipements sportifs et de loisirs Infrastructures des terrains de camping, des terrains de sport, des parcs de loisirs, des golfs, des hippodromes... y compris les parcs aménagés non inclus dans le tissu urbain	Non éligible
Terres arables hors périmètres d'irrigation / Céréales, légumineuses de plein champ, cultures fourragères, plantes sarclées et jachères. Y compris les cultures florales, forestières (pépinières) et légumières (maraîchage) de plein champ, sous serre et sous plastique, ainsi que les plantes médicinales, aromatiques et condimentaires. Non compris les prairies	Potentiellement éligible
Prairies / Surfaces enherbées denses de composition floristique composées principalement de graminacées, non incluses dans un assolement. Principalement pâturées, mais dont le fourrage peut être récolté mécaniquement. Y compris des zones avec haies (bocages)	Non éligible. Correspond au site de l'ancienne zone d'épandage et est déjà géré en plus d'avoir un intérêt écologique fort.
Plans d'eau Étendues d'eau, naturelles ou artificielles, de plus de 25 hectares.	Non éligible

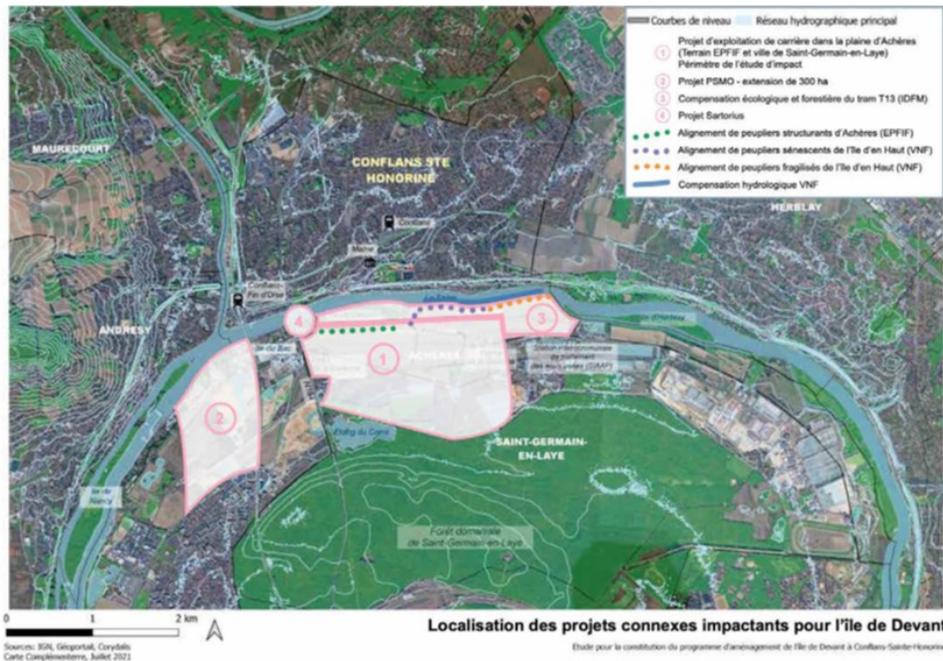
Les seules typologies d'habitats directement accolées à la forêt de Saint-Germain et qui pourraient éventuellement accueillir du reboisement sont les terres arables hors périmètres d'irrigation. Cependant, l'arrêté inter préfectoral n° 2023-03-15-00003 du 15 mars 2023 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement précise « **qu'un boisement est une plantation qui concerne une surface non agricole, sans destination forestière antérieure, comme une friche. Il ne saurait porter atteinte au capital de terre agricoles fertiles** ». Il n'est donc pas possible de réaliser de compensations forestières sur terres agricoles fertiles et cette interdiction figure également dans le SDRIF.

Le site de compensation au titre du défrichement situé sur le site Île d'en Haut présenté dans le dossier ne rentre pas dans cette catégorie car les sondages

réalisés en 2023 par la Société Foncière montrent un haut niveau de pollution incompatible avec une exploitation agricole.

- Enjeu « projet de carrière » entre la forêt de Saint-Germain et l'Île d'en Haut, ne permettant pas de réaliser la continuité

La plaine alluviale entre le massif de Saint-Germain a par ailleurs dû être exclu de la réflexion sur la recherche de sites car une large part est occupée par un projet carrière porté par l'EPPFIF et la ville de Saint-Germain-en-Laye dont l'exploitation devrait durer de 20 à 25 ans. Le projet de carrière correspond au n°1 sur le plan ci-dessous. Les études de ce projet sont en cours.



Localisation des projets connexes impactants pour l'île de Devant

PHASE PRO / Maîtrise d'œuvre pour la création d'un sentier de découverte et des accès fluviaux à l'Île de Devant, source : Ville de Conflans-Sainte-Honorine

- Atelier -kosmes - Valétudes - Atelier Nature et Territoires Document livrable PRO - 16/08/2023 8 / 137

Au regard de ces éléments, il a été impossible de continuer à avancer sur un scénario de reboisement au sein de la Plaine alluviale. Des échanges avec la commune de Saint-Germain-en-Laye ont toutefois permis de définir que le site des abords de l'aire des gens du voyage et celui de l'Île d'en Haut n'étaient pas concernés.

Parmi les 17 sites étudiés par CDC Biodiversité, 13 sites ont donc été exclus, 2 sites ont été retenus comme sites de compensations au titre des espèces protégées (Lisière Saint-Jean et Île de Devant), 1 site a été retenu comme mesure d'accompagnement (abords de l'aire d'accueil des gens du voyage) et seul un site (Île d'en Haut) a pu être retenu comme site de compensation défrichement.

Ainsi le scénario retenu et présenté en enquête publique répond aux exigences de la réglementation sur la compensation défrichement et a été considéré comme prioritaire par l'ensemble des parties prenantes.

Concernant la compensation financière amélioration sylvicole

Il n'est pas prévu de réévaluer le montant associé aux travaux d'amélioration sylvicole présenté dans le dossier de demande d'autorisation d'environnementale dont le calcul est indépendant de la durée de mise en œuvre de la compensation (1,285 M€ ce 03/2023, soit 1,075 M€ ce 01/2013). En tout état de cause, ce montant est cohérent avec la durée de la compensation.

Il est prévu que le budget associé aux travaux d'amélioration sylvicole soit intégré au budget de l'opération du tramway T13 Phase 2. Le protocole de financement avec les financeurs du projet (Etat, Région Île-de-France, Département des Yvelines) est en cours de finalisation au titre du volet mobilités CPER 2023-2027 avec l'objectif d'une conclusion d'ici fin 2024.

Des conventions seront ensuite formalisées entre IDFM et l'ONF pour la mise en œuvre et le suivi des travaux d'amélioration sylvicole.

Plus globalement, les engagements en matière de suivi et d'entretien des mesures compensatoires sur le long terme sont financés directement sur le budget de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités comme cela est pratiqué sur d'autres opérations (Tram T10, Tram T13 Phase 1).

Concernant la préservation des écosystèmes ainsi que le suivi et le contrôle de la compensation d'amélioration sylvicole

Comme cela est rappelé par la Commission d'enquête, les travaux d'amélioration sylvicoles se dérouleront sur une période de 20 ans sous la forme de programmes quinquennaux qui seront chacun compatibles avec le document d'aménagement forestier en vigueur. Ces plans, rédigés par l'ONF, se traduiront chacun par l'établissement d'une convention avec IDFM, en vue de leur mise en œuvre, qui précisera les modalités de suivi et de contrôle.

Concernant l'enjeu de conservation des écosystèmes nous rappelons que la liste des travaux proposés par l'ONF dans le cadre du premier plan quinquennal a été précisée dans une note de l'ONF en date du 16 mai 2024 (Voir Chapitres 3.7.4.3 de la Partie 4A de la *Pièce C - Étude d'impact - Partie 4* – « *Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées* » et 3.2.3 de la *Partie 6 de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement*).

1. Amélioration des peuplements pauvres ou dégradés.
Repérage et marquages de tiges d'avenir et valorisation par élagage, détournage, annélation et cassage de la végétation concurrente ;
Ouverture, marquage pérennes et entretien de cloisonnements d'exploitation (pour accès aux peuplements pauvres) ;
Plantation de diversification, par bouquets ou placeaux, d'essences adaptées au changement climatiques ;
Luttes contre essences envahissantes (ailante, cerisier tardif...)

2. Amélioration des peuplements non valorisés en gestion courante.
Réalisation de travaux de premières éclaircies qui n'auraient pas été réalisées en gestion courante car non commercialisable ;
Plantation de diversification, par bouquets ou placeaux, d'essences adaptées au changement climatiques ;
Implantation de protection par lattis bois dans les zones de déséquilibre forêt-gibier ; Lutte contre les essences envahissantes (ailante, cerisier tardif...);

3. Amélioration de peuplements adultes.
Conduite de travaux en futaie irrégulière pour repérer et dégager les semis et les perches d'avenir de façon diffuse ;
Luttes contre les essences envahissantes (ailante, cerisier tardif...);

En outre, ces travaux d'amélioration sylvicole prendront place dans des boisements dégradés. Les fonds serviront à créer des boisements en futaie irrégulière, ce qui est favorable à la biodiversité et serviront également à la lutte contre les ravageurs (hannetons) et les espèces exotiques envahissantes.

Ces travaux s'inscriront dans le cadre d'une gestion durable et écosystémique des forêts mise en œuvre par l'ONF dont les principes sont fixés dans le code de l'environnement.

Cette gestion vise le maintien ou la restauration de la biodiversité à de multiples échelles, pour une viabilité ou une meilleure résilience écologique de l'ensemble des écosystèmes forestiers et de la diversité des habitats qu'ils abritent, tout en répondant aux besoins socio-économiques d'utilisation des ressources naturelles forestières, du bois, de la faune, de la flore, des champignons ou des aménités environnementales.

Elle a aussi pour objet de mettre en place une gestion plus « adaptative », favorisant la résilience des milieux dans le contexte incertain du réchauffement climatique croisé avec celui d'une crise de la biodiversité.

Protéger et régénérer le vivant en maintenant des écosystèmes forestiers dynamiques et diversifiés, en prévenant les risques biotiques et abiotiques, en adaptant les milieux forestiers aux évolutions prévisibles sont les missions que l'ONF met en œuvre dans le cadre de plan de gestion sylvicole.

La mise en œuvre de ces travaux sylvicoles additionnels apportera un bénéfice pour la multifonctionnalité de la forêt domaniale de Saint-Germain et sa biodiversité.

Ces travaux sylvicoles contribueront à la préservation et au renforcement de la biodiversité à travers, par exemple, la lutte contre les espèces végétales invasives (ailante, cerisier tardif...).

A l'instar des interventions sylvicoles conduites de longue date au titre de la gestion courante du massif de Saint-Germain, et en s'appuyant notamment sur les données naturalistes disponibles sur ce massif forestier (cartographie des zones à enjeu écologique), l'ONF cherchera notamment à :

- Éviter au maximum les arbres « gîte de chiroptères » ;
- Limiter les interventions sylvicoles durant les périodes de nidification et de reproduction ;
- Conserver des « arbres bio » (1 arbre mort et 2 vivants/ha) et à identifier/préserver des arbres DMH « dendro micro-habitat », essentiels au maintien de la biodiversité et pour de nombreux insectes, oiseaux ou chauve-souris ;
- Préserver les sols forestiers élément essentiel de l'écosystème forestier ;
- Protéger les milieux humides ;
- ...

Concernant l'Avis du CNPN

En premier lieu, dans son avis, le CNPN n'émet pas de commentaire spécifique quant à l'allongement de la durée de réalisation des travaux d'amélioration sylvicoles dans le cadre de la compensation au titre du défrichement.

Nous tenons par ailleurs à rappeler que la demande de dérogation à l'article D. 341-7-2 du code forestier formulée auprès du Préfet par Île-de-France Mobilités ayant abouti à l'arrêté préfectoral n°78-2024-02-02-00005 fait suite aux échanges entre l'ONF, la DDT et la Co-Maîtrise d'ouvrage et qu'elle a été motivée par une note justificative de la part de l'ONF (Note du 28 septembre 2023 présentée en Annexe 5 de la *Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement*) dans le cadre de l'examen de la recevabilité du dossier de demande d'autorisation environnementale.

En effet, la forêt domaniale de Saint-Germain a initialement été étudiée pour accueillir la mise en œuvre de reboisement compensateur sur des parcelles dégradées (notamment par des tempêtes ou bien des événements sanitaires). L'objectif était donc de réaliser des travaux de plantation.

Cependant, l'ONF précise que cette stratégie de compensation n'est aujourd'hui plus privilégiée :

- Etant donné le risque d'échec des plantations en plein ne permettant pas de garantir l'atteinte des obligations de reprise de 80% à 5 ans sur la surface en jeu (sécheresse, hanneton forestier, ...) ;
- Cette démarche est en contradiction avec la politique locale de l'établissement. Depuis 2017, l'ONF applique aux forêts domaniales franciliennes une gestion en futaie irrégulière qui vise à maintenir un couvert forestier, elle permet la sauvegarde de paysages emblématiques et le maintien d'un microclimat forestier de plus en plus crucial en contexte de réchauffement et cette politique a permis la restauration de la confiance avec les parties prenantes locales.

Par ailleurs, en forêt de Saint-Germain, le dépérissement est diffus, en cours depuis 15 ans, réparti sur 3 000 ha et la reconstitution de 50 ha sur une courte période ne constitue pas une réponse à un problème de cette échelle spatiale et temporelle.

Ces éléments sont disponibles au Chapitre 4.2 de la Pièce I - Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage ainsi qu'en Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement.

Par ailleurs, la Co-Maîtrise d'ouvrage a pris en considération les remarques émises par le CNPN dans son avis et sa conclusion. Ainsi, comme présenté en *Pièce J – Avis du Conseil National de Protection de la Nature et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage* :

- Les inventaires ont été menés sur 4 saisons, aux bonnes périodes et en conditions météorologiques favorables en 2020. Ils viennent renforcer le diagnostic écologique mené par IEA en 2016. L'analyse bibliographique menée à l'échelle du massif a également permis de considérer comme présentes des espèces non observées afin de s'assurer de la bonne prise en compte d'un maximum d'espèces ;
- La qualification des impacts résiduels des espèces cibles, présentant le plus haut niveau d'enjeu d'espèce des cortèges forestier et ouvert/semi ouvert, permet de couvrir les besoins compensatoires de l'ensemble des espèces de ces cortèges mêmes de moindre enjeu (espèces parapluies). La méthode mise en œuvre sur le Tram T13 Phase 2 a par ailleurs fait ces preuves sur d'autres projets ;
- En concertation avec l'ONF, il a été décidé de mettre en œuvre un îlot de sénescence au sein de la forêt de Saint-Germain pour répondre à la demande spécifique du CNPN : l'ONF identifiera un site adéquat dans la forêt et IDFM, en tant que coordonnateur des maîtres d'ouvrage pour la compensation, s'engage à financer sa mise en œuvre par l'ONF à hauteur de 1 million d'euros HT CE janvier 2023 (soit 860 000 € aux CE janvier 2013). La mise en œuvre d'une Réserve Biologique Intégrale dans ce massif n'est, elle, pas envisageable comme le justifie l'ONF dans une note dédiée ;
- La Co-Maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre la réflexion engagée sur la réduction des émissions carbone des travaux dans le cadre de la phase de préparation des cahiers des charges des entreprises travaux en vue du lancement des appels d'offres (réemploi des matériaux, valorisation des arbres coupés, matériaux et techniques innovants pour les marchés concernés, ...) et en phase exploitation (renforcement de l'attractivité et du report modal, réflexion territoriale en partenariat avec les acteurs locaux) ;

- Concernant la prise en compte des incidences des abattages d'arbres en ville, il est rappelé que les replantations envisagées constituent une mesure de réduction suffisante au regard des espèces présentes et qu'aucun impact résiduel significatif n'y a été estimé ;
- Aucun défrichement n'aura lieu en forêt de protection, conformément au code forestier : la base vie de la Mare aux Bœufs en traversée forestière sud sera positionnée sur un parking déjà artificialisé et les accès aux emprises travaux seront effectués via les routes et chemins forestiers existants nécessitant des zones de croisement ne requérant ni abattage, ni défrichement, seulement de l'élagage qui sera réalisé en dehors des périodes sensibles pour la faune.

8.5.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête note que le projet n'impacte pas le périmètre forestier du classement de la forêt de protection de Saint-Germain-en-Laye, sous gestion de l'ONF (Office National de la Forêt), une réserve foncière correspondant à l'ancien tracé ferroviaire de la Grande Ceinture Ouest ayant été exclue dudit périmètre, cette zone de déclassement est essentiellement occupée par des friches.

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par la co-maîtrise dans les mémoires de l'Autorité environnementale) et le CNPN, et prend note que l'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005 portant sur les compensations de défrichements n'a fait l'objet d'aucun contentieux

8.6 DEMANDE DE DEROGATION A L'INTERDICTION DE DESTRUCTION D'ESPECES FAUNISTIQUES OU FLORISTIQUES PROTEGES

8.6.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Ce point n'a fait l'objet d'aucune contribution

8.6.2 Appréciations de la commission d'enquête

La Commission d'enquête est étonnée qu'aucune contribution concernant ce point n'ait été déposée dans les registres.

8.6.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

Les données des inventaires de 2013 sont prises en compte dans la bibliographie du document présenté, complétés par les données des inventaires réalisés de 2015 à 2017 par IEA et en 2020 par EGIS.

En consultant les données INPN, (base SINP), sur l'ensemble du site de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, on peut constater que 2759 espèces sont présents, dont 230 sont protégées. 13 taxons (espèces et sous-espèces) sont menacés voir quasi menacées.

Au regard du changement climatique et de son évolution constatée, il aurait été plus opportun d'effectuer un inventaire prenant en compte ces évolutions du climat.

L'écureuil roux, bien que commun, est une des espèces à protéger nationalement ? Ce mammifère est soumis à un très fort taux de mortalité lors de la traversée des infrastructures routières et ferrées, notamment lorsqu'ils sont jeunes. La pose d'écuroduc (traversée par câble) est abordée dans le dossier.

Pouvez-vous apporter des précisions sur le type de câbles, et le positionnement de ceux-ci au regard des populations existantes en forêt de Saint-Germain-en-Laye ?

8.6.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Concernant la prise en compte des évolutions du climat dans le cadre des inventaires

Un inventaire naturalise constitue un état des espèces et habitats présent à un instant donné, en vue de la qualification des impacts et des impacts résiduels, dans l'objectif d'obtention d'une dérogation au titre des articles L411-1 et L.411-

2 du code de l'environnement afin d'engager les travaux dès l'obtention de cette dérogation, qui dans le cas du projet Tram T13 Phase 2, sera délivrée par l'autorisation environnementale. L'évaluation des impacts du projet ne peut donc se faire que sur la base des inventaires faune-flore actuels. Entre 2013 et 2020, il n'a pas été constaté d'évolution dans les cortèges ou espèces inventoriés. Ainsi, les effets du changement climatique sur un pas de temps aussi court n'ont pas pu être qualifiés.

Une projection des évolutions du climat sur ces inventaires apparaît délicate et incertaine.

Ainsi, il est probable que le changement climatique engendre une modification de la composition forestière, avec des essences plus adaptées aux températures élevées et au stress hydrique. Cela pourrait alors avoir un effet sur la composition des cortèges d'espèces, mais cela reste très difficile à évaluer.

La composition forestière sera aussi dépendante de la gestion/replantation qui sera réalisée par l'ONF dans les années à venir dans le massif forestier de Saint-Germain.

Concernant la faisabilité d'écuroduc en forêt de Saint-Germain

Après examen, il s'avère qu'il est nécessaire de garantir l'absence d'équipements ou d'obstacles dans un périmètre de sécurité de 3 mètres autour de la caténaire (traversée forestière sud exploitée en mode train) ou de la ligne aérienne de contact (traversée forestière nord exploitée en mode tram) qui sont elles-mêmes implantées à 6 m de hauteur. Dans ces conditions, la mise en place d'écuroduc à plus de 9 mètres de hauteur s'avère difficilement envisageable dans le cadre du projet Tram T13 Phase 2 :

- En traversées forestières nord et sud, il apparaît difficile de trouver des arbres de cette hauteur à proximité immédiate des emprises du projet Tram T13 Phase 2 pour y accrocher l'extrémité d'un écuroduc ;
- En traversée forestière nord, la présence des voies RFN existantes des lignes A du RER et L du Transilien, d'une largeur comprise entre 15 et 35 m, jouxtant le futur Tram T13 Phase 2, ne sont à ce jour pas équipées d'écuroduc. Ainsi, la distance totale à parcourir via un écuroduc qui

franchirait le projet Tram T13 Phase 2 (10 à 15 m de large) et les voies RFN existantes apparaît peu attractive pour l'Ecureuil Roux.

8.6.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête acte que la co-maitrise d'ouvrage :

- Prendra en considération la vie de la faune (période de reproduction, de nidification) dans sa programmation des travaux, qui se dérouleront en septembre - octobre pour la phase de défrichement, et jusque février pour les travaux lourds, impactant un retour éventuel de la faune ;
- Confirme que les inventaires des espèces faunistiques et floristiques ont été menés sur plusieurs saisons, et à plusieurs stades de vie de la faune, relevés effectués par différents moyens techniques *pièce E parties 1 à 9*.

8.7 DEMANDE D'AUTORISATION DE COUPE D'ARBRES D'ALIGNEMENT

8.7.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

L'avenue de Versailles est une avenue percée après la guerre (entre 1951 et 1957 d'après les photos aériennes) et rapidement arborée au même moment que la construction des immeubles. Elle a donc non seulement un aspect patrimonial sur le plan végétal depuis près de 70 ans mais aussi ornemental. En rasant les arbres notamment sur le côté droit de l'avenue de Versailles en descendant, tous les riverains dont les immeubles sont situés très près de la route seront durablement impactés par l'absence de ces arbres d'alignements.

8.7.2 Appréciations de la commission d'enquête

8.7.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage



Figure 108 : Insertion du Tram T13 Phase 2 sur l'avenue de Versailles (RD 190).



3 Vue de l'alignement d'arbres Avenue de Versailles

L'avenue de Versailles par son traitement symétrique induit une perception forte en lien avec l'espace urbain. Par-delà la qualité réelle du projet de restructuration de l'avenue de Versailles, la disparition des arbres d'alignement

déstructure cette avenue et la qualité patrimoniale du lieu et impactant fortement les habitants des immeubles collectifs.

Dès lors ne serait-il pas possible de préserver tout en partie des arbres du côté droit de l'avenue de Versailles dans le sens de la descente en réduisant la largeur des trottoirs et en constituant une banquette végétalisée au droit des arbres d'alignement ?

Dans l'hypothèse où cela ne serait pas possible quelle garantie sera t'elle prise pour s'assurer de la bonne reprise et de la pérennité des plantations plusieurs années après la plantation ?

8.7.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Concernant la possibilité de préserver tout ou partie des arbres du côté droit de l'avenue de Versailles

Les arbres existants du côté droit de l'avenue de Versailles ne peuvent pas être conservés car, dans l'aménagement projeté, ils se situent en lieu et place de la voirie restituée.

Les arbres existants arbres du côté droit de l'avenue de Versailles ne peuvent pas être conservés car, dans l'aménagement projeté, ils se situent en lieu et place de la voirie restituée.

Néanmoins, les échanges avec les concessionnaires de réseaux se poursuivent pour étudier la possibilité de déplacer les réseaux prévus sous le trottoir, ce qui permettrait alors d'envisager la replantation de 6 arbres supplémentaires (*Tilia Cordata*) côté est de l'avenue de Versailles. Les études concessionnaires à venir permettront de vérifier la faisabilité d'implantation de nouvelles fosses d'arbres.

Concernant la pérennité des replantations effectuées

Qu'il s'agisse d'arbres d'alignement ou non, ce sont des essences locales et adaptées au réchauffement climatique qui seront plantées en période de repos végétatif.

D'une part, toutes les précautions seront prises lors de la plantation des nouveaux arbres :

- Les sujets seront plantés dans fosses de plantations, avec des cuvettes de surface et équipées de sondes tensiométriques (pour 7 % des arbres), adaptées aux tailles et types de végétaux remplies avec la terre végétal adéquate : les entreprises travaux devront communiquer une analyse des terres à mettre en place et si un rééquilibrage est nécessaire les engrais organiques seront privilégiés ;

- Les pieds d'arbres seront paillés (protéger du gel, limiter le dessèchement du sol en surface, conserver une bonne structure du sol et limiter les risques liés aux engins de fauches auprès des troncs) ou

des plantations types couvre sol ou des plantes vivaces en pied d'arbre seront mises en œuvre (conserver un sol vivant (maintien d'une humidité, d'une activité biologique), limiter les chocs des engins d'entretiens, protéger contre le piétinement et le compactage). Les plantes vivaces favorisent la lutte biologique contre les maladies et parasites des arbres en accueillant de l'entomofaune (insectes).

- En cas de présence de réseaux souterrains à moins de 2 m de l'axe de la plantation, un film anti-racinaire sera disposé sur la paroi de la fosse de plantation de côté des réseaux concernés ;

- Des liens souples pour les tuteurs afin de ne pas blesser les arbres seront utilisés et les troncs seront équipés de protections pour éviter les brûlures de l'écorce et limiter l'évapotranspiration.

D'autre part, les entreprises en charge des replantations en assureront le suivi pendant 2 ans et effectueront les replantations nécessaires en cas de dépérissement observés.

A l'issue de ces deux années de garantie, les futurs gestionnaires (CU GPS&O, villes de Poissy et d'Achères) prendront le relais et, dans ce cadre, des spécifications d'entretien de ces replantations seront fournies. Les principales lignes directrices sont les suivantes :

· Prescriptions d'entretien courant : taille de formation et d'entretien, arrosage, maintien du paillage, redressement et tuteurage, désherbage, engrais et amendements, ... ;

· Prescriptions de désherbage : désherbage manuel aussi souvent que nécessaire ;

· Traitement phytosanitaire dès l'apparition de maladies parasitaires, et uniquement dans ce cas, avec des produits biologiques (seuls autorisés) appropriés et en accord avec le gestionnaire ;

· Arrosage : aussi souvent que nécessaire en fonction des précipitations et du suivi tensiométrique réalisé par un prestataire indépendant extérieur.

8.7.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête prend acte des réponses de la Co-maitrise d'ouvrage qui s'engage à mener des études complémentaires sur les VRD de la rue de Versailles afin de pouvoir recréer autant que possible l'alignement arboré (historique)

La commission prend note que l'entretien des nouvelles plantations sera assuré d'une part durant les deux ans qui suivent les replantations par les entreprises en charge de ces dernières des et qu'elles effectueront si nécessaire les replantations en cas de dépérissement observés, et d'autre part, qu'à l'issue de ces deux années de garantie, les futurs gestionnaires (CU GPS&O, villes de Poissy et d'Achères) prendront le relais dans le cadre des spécifications d'entretien spécifique à ces replantations.

8.8 DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX AUX ABORDS DES MONUMENTS HISTORIQUES

8.8.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Ce sujet n'a fait l'objet d'aucune contribution pour ce qui concerne spécifiquement les monuments historiques.

En revanche, le Président du golf de Saint Germain a sollicité la commission d'enquête pour une réunion en compagnie de responsables de l'ONF de présentation du golf et des inquiétudes sur le paysage de ce golf très ancien dessiné par le grand architecte Harry Shapland Colt qui sont les suivantes :

- Sécurité des usagers du golf pendant la phase travaux en construisant les passages avant les travaux sur la ligne.
- Eviter que les camions qui vont évacuer les terres de la tranchée en haut de Poissy ne passent par le golf ;
- Pour le pont de la mare aux bœufs, privilégier la variante 3 ;
- Pour les rails utiliser des rails soudés et avoir un grillage vert ;
- Des poteaux de caténaires semblables à ceux de l'avenue des loges à Saint-Germain-en Laye ;
- Etudier une solution permettant de maintenir le talus actuel côté nord pour préserver l'alignement d'arbres remarquables.

8.8.2 Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le dialogue a été approfondi entre la direction du golf, l'ONF et la co-maitrise d'ouvrage.

8.8.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

Les demandes du golf et de l'ONF peuvent-elles être satisfaites ?

Au titre du patrimoine industriel du XIX siècle, ne serait-il pas pertinent de conserver un des ponts métalliques enjambant la ligne de la grande ceinture au droit du golf et répondre ainsi à la demande de la Conseil National de la

Protection de la Nature (CNDP) en son avis du 30 avril 2024 de réaliser un nouveau passage faune ?

La restructuration de l'axe traversant la forêt de Saint Germain en Laye au droit du golf, les différents appuis et mur créés au droit des ouvrages d'art, (face visible) seront traités avec un sous-bassement en béton texturé de type pierre appareillé Mayenne chez Reckli ou équivalent. Ce traitement « pastiche » pourrait être remplacé par un appareillage pierre avec la récupération des pierres des ponts.

Le projet du Tram 13 phase 2 comprend la création de quatre nouvelles stations dont le mobilier sera du type « liane » comme indiqué page 61 de la pièce A1 Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale. Afin de ne pas créer une multiplicité de mobilier urbain comme par exemple les bancs, les poubelles... ne serait pas plus pertinent d'avoir une homogénéité avec le mobilier urbain existant au sein des villes de Poissy et d'Achères, matérialisant ainsi pour les passagers du tram-train le passage du mode train au mode tram.

Une autre possibilité de conservation patrimoniale serait de ne conserver que les deux poutres en treillis métallique du pont de la mare aux bœufs et de les réutiliser sur l'un des nouveaux ouvrages, simplement comme garde-corps sans influence sur la structure du pont.



8.8.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

Concernant les demandes du golf et de l'ONF

- Sécurité des usagers du golf pendant la phase travaux

Le phasage de réalisation des travaux sur cette section a été travaillé en étroite collaboration avec le Golf. Les demandes exprimées ont été prises en compte : pendant les travaux des passages temporaires pour les usagers seront assurés et, dès la finalisation des ouvrages ceux-ci seront ouverts pour permettre la circulation des golfeurs.

- Circulation des camions

La majorité du trafic des camions transportant les déblais de la zone de transition empruntera l'accès prévu à partir de l'avenue Fernand Lefebvre à Poissy et la rampe créée ainsi que l'accès au PRO des Volières depuis la RD 190 : les camions entreront par la Route des Volières et sortiront par la Route aux Dames. Ils ne transiteront donc pas à travers le Golf (voir les détails Chapitre 4.2.1 de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 1 – « Description du projet »)

Extrait du Chapitre 4.2.1 de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 1 – « Description du projet »

- Variante 3 du Pont de la Mare aux Bœufs

SNCF Réseau confirme que cette Variante 3 a été étudiée au stade de la conception détaillée et qu'il sera possible de la mettre en œuvre dès lors qu'elle est privilégiée par la Commission d'enquête. Il conviendra alors que cette orientation soit retranscrite dans l'arrêté de l'autorisation environnementale.

- Rails utilisés et couleur de la clôture

Des longs rails soudés seront bien mis en œuvre sur le projet. Comme précisé dans la Pièce F - Dossier de demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques les clôtures de l'ensemble de la traversée forestière sud y compris en traversée du Golf seront de couleur verte (RAL 6005) pour se fondre

dans le paysage forestier. Cela a été validé avec l'Architecte des Bâtiments de France et le RAL sera reconfirmé avec lui avant le début des travaux.

Couleur vert mousse RAL6005

- Poteaux caténaires

Pour rappel le Tram T13 Phase 2 est un tram-train. La typologie des poteaux caténaires qui seront implantés sur la section ferroviaire de l'infrastructure (25 KVA), en traversée du Golf, n'est pas identique à celle des poteaux LAC (Ligne Aérienne de Contact) d'une section tramway (750 V courant continu), comme l'avenue des Loges.

- Talus nord actuel et arbres remarquables

Les emprises du projet ont été optimisées afin de limiter les surfaces à défricher (objet de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement) et les incidences sur les boisements, en particulier en traversée forestière sud et au droit du golf.

Une étude spécifique est en cours avec l'ONF, en concertation avec le Golf, pour analyser les possibilités de maintien de ces arbres remarquables au droit des emprises.

Concernant le patrimoine industriel du XIX^{ème} siècle

Nous rappelons que le Pont-Route des Volières est conservé dans le cadre du projet Tram T13 Phase 2. La ligne étant électrifiée, il devra être mis aux normes de sécurité : cela se traduit par la mise en œuvre de portiques support d'écrans de protection contre le risque électrique impliquant la dépose des garde-corps existants.

La Passage Grande Faune des Volières est bien un ouvrage indépendant situé à 20 m au nord du Pont-Route existant des Volières.

Comme cela est par ailleurs précisé dans la Pièce J - Avis du Conseil National de la Protection de la Nature et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage,

il apparaît techniquement difficile d'envisager la création d'un ouvrage supplémentaire dédié à la faune sur le secteur compris entre la station Lisière Pereire et le PRO de la Mare aux Bœufs.

En effet, la plateforme de l'ancienne Grande Ceinture est en léger déblais entre Lisière Pereire et le PRO de la Mare aux Bœufs (talus peu élevés) : cela impliquerait la mise en œuvre d'un ouvrage très haut par rapport au terrain naturel et, par conséquent, des nivellements très importants de part et d'autre du PGF pour créer la transition douce nécessaire à la faune entre le milieu naturel et l'ouvrage.

Or sur cette même section, la délimitation de la forêt de protection n'offre pas possibilité de mettre un œuvre un tel ouvrage (Voir la limite de forêt de protection par rapport aux emprises projet sur le plan de synthèse en Pièce H – Annexes du dossier d'autorisation environnementale) : le périmètre de classement est uniquement élargi au niveau des accès du PRO de la Mare aux Bœufs existant et la mise en œuvre d'un ouvrage supplémentaire, pour les raisons précédemment décrites, engendrerait des incidences supplémentaires sur le milieu naturel et notamment un défrichement en forêt de protection, ce qui est strictement interdit.

Extrait du plan de délimitation de classement de la Forêt de Saint-Germain, source : décret n° 2019-1136 du 5 novembre 2019

Enfin, l'ensemble des propositions d'insertion des aménagements ainsi que le traitement architectural des ouvrages présenté dans la Pièce F - Dossier de demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques a fait l'objet de discussions préalables avec l'Architecte des Bâtiments de France et a été validé par ce dernier.

Concernant le mobilier urbain et celui des stations

Pour rappel, seuls les travaux aux abords des monuments historiques sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau font l'objet de la Pièce F - Dossier de demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques de la demande d'autorisation environnementale. Les travaux aux abords des monuments historiques sous maîtrise d'ouvrage d'IDFM seront portés par une

demande de permis d'aménager déposée auprès de la ville de Poissy, en cours d'instruction.

Néanmoins, IDFM précise que le choix des différents mobiliers de station et mobiliers urbains, en particulier aux abords des monuments historiques, a été effectué en collaboration avec les gestionnaires (CU GPS&O, Ville de Poissy) et l'Architecte des Bâtiments de France. Nous nous sommes efforcés autant que possible de proposer une homogénéité entre les différents types de mobilier par souci d'intégration paysagère et de cohérence avec le mobilier existant.

Concernant la réutilisation des poutres métalliques du Pont-route de la Mare aux Bœufs existant

La réutilisation des composants métalliques de l'ouvrage existant sera analysée avec l'entreprise mandatée pour ces travaux.

Cependant, il convient de noter les points de vigilance suivants :

- Il est nécessaire d'équiper le nouvel ouvrage de grilles de protection contre le risque électrique et les garde-corps existants ne permettent pas de répondre à ce besoin ;
- Le nouvel ouvrage projeté a une portée plus importante que l'existant, en conséquence les éléments existants sont trop petits ;
- L'état de vétusté des équipements existant pourrait contraindre leur sauvegarde au moment de la dépose ;
- Les nouveaux gardes corps envisagés à ce stade et présentés dans le dossier demande d'autorisation environnementale ont été validés avec l'Architecte des Bâtiments de France et les partenaires locaux : Golf et DRIA/AF/ONF.

8.8.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

Sur le golf. La commission d'enquête prend acte de la validation par SNCF Réseau étudiée au stade de la conception détaillée et qu'il sera possible de la mettre en œuvre dès lors qu'elle est privilégiée par la Commission d'enquête

La commission fait observer que les surcoûts liés aux travaux occasionnés pour la traversée sécurisée du golf devraient être imputés exclusivement (ou principalement) à celui-ci et non à la collectivité comme indiqué dans les précédentes enquêtes, ce surcoût pouvant être imputé aux mesures conservatoires nécessaires pour la création d'un arrêt à « Chêne feuillu ».

Sur le mobilier urbain : La commission acte que le choix des différents mobiliers de station et mobiliers urbains, en particulier aux abords des monuments historiques, a été effectué en collaboration avec les gestionnaires (CU GPS&O, Ville de Poissy) et l'Architecte des Bâtiments de France dans un souci d'intégration paysagère et de cohérence avec le mobilier existant.

Sur la réutilisation des poutres métalliques du Pont-route de la Mare aux Bœufs existant :

La commission prend note que la réutilisation des composants métalliques de l'ouvrage existant sera analysée avec l'entreprise mandatée pour ces travaux en tenant compte des contraintes et point de vigilances énoncées par la co maitrise d'ouvrage

8.9 AUTRES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES PLATEFORME DE MAINTENANCE EN MITOYENNETE DE LA RESIDENCE DES CAPUCINES

8.9.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

La création d'une plateforme de maintenance au niveau du carrefour entre la rue de la Bruyère et l'avenue F. Lefebvre a pour conséquence la disparition du talus au droit de la résidence des Capucines. Cette modification d'environnement a suscité beaucoup d'interrogations de la part des résidents de cet immeuble que l'on peut résumer par leur phrase : « *Imaginez le changement de décors pour les résidents ayant une vue sur un espace verdoyant...* »

8.9.2 Appréciations de la commission d'enquête

Il s'agissait d'un point dans le détail assez technique, pour lequel la commission d'enquête était un peu démunie pour apporter une réponse précise au public. Néanmoins, à la demande la commission d'enquête, IDFM a fourni une coupe du projet le long de la résidence qui a permis de rassurer les copropriétaires. La luminosité sera certainement meilleure dans les appartements du rez de chaussée, mais le bruit plutôt de la rue un peu plus fort.

La possibilité de disposer d'un plan aussi précis pour répondre à une question du public est à souligner, marquant la volonté de la co-maitrise d'ouvrage de fournir une information aussi précise que possible.

8.9.3 Questions de la commission d'enquête dans le PV de synthèse et réponse de la co-maitrise d'ouvrage

Un aménagement « raisonné » ne pourrait-il pas être envisagé en conservant une partie du talus en mitoyenneté de la résidence des Capucines en miroir du traitement de l'autre côté de la rue ?

La plateforme de maintenance pourrait se développer le long des voies du tram dans une géométrie oblongue. Une solution serait d'étudier une implantation différente de cette plateforme de maintenance qui pourrait se faire par exemple sur le site de l'ancienne gare, afin de préserver au maximum le talus. ? Enfin

dans une « démarche environnementale » et afin de diminuer l'artificialisation des sols, ne serait-il pas pertinent de remplacer l'enrobé en optant pour du gravier stabilisé grâce à une plaque de stabilisation en nid d'abeille ?

Quelle est l'utilisation de ce parking qui nécessite un enlèvement de terres important ?

8.9.4 Réponses de la co-maitrise d'ouvrage

L'implantation de cet accès au droit de la culée sud du Pont-rail Fernand Lefebvre, qui sera démoli dans le cadre du projet, a été motivé par les raisons suivantes :

- Il est nécessaire d'avoir un accès de maintenance de l'infrastructure à proximité immédiate de la zone de transition afin d'intervenir au plus vite avec des engins rails-routes sur la section de séparation de tension électrique qui constituent des équipements sensibles ;
- Cette localisation permet de limiter les terrassements : en effet la démolition de l'ouvrage existant nécessite déjà le démontage du talus ferroviaire située en retrait, l'arrière des murs en retour du pont ;
- Cette localisation permet d'insérer l'accès de maintenance à niveau de l'infrastructure du Tram T13 Phase 2 ce qui est nécessaire pour les manœuvres sur la zone d'enraillement des engins rails-routes.



Figure 65 : Insertion en voie double en supprimant le Pont-Rail Lefebvre, source : PRO

Pour rassurer les riverains de la résidence des Capucines il convient de préciser que cette zone d'accès mainteneur, avec places de stationnement, sera utilisée très ponctuellement et sécurisée par des portails coulissants et des clôtures. A titre d'exemple, 1 véhicule léger sera amené à passer de manière hebdomadaire dans le cadre des tournées d'inspection courante et des nacelles caténaïres seront amenées tous les 5 ans dans le cadre de la maintenance préventive. Ce type de nacelle et l'amenée d'engins rail-route peut en revanche être nécessaire en cas d'incident d'exploitation.

Cette zone d'accès mainteneur fait l'objet d'une insertion paysagère avec une végétation arbustive, notamment au droit de la clôture. Pour ce qui concerne la section du talus qui sera maintenue en place, les arbres existants seront préservés au maximum, seuls les plus proches de la future plateforme tram-train, sur environ une dizaine de mètres, seront abattus.

SNCF Réseau étudiera la possibilité de remplacer l'enrobé par du gravier stabilisé en lien avec le futur mainteneur afin de s'assurer de la viabilité de cette solution au regard du risque de développement de la végétation sur cet espace ponctuellement utilisé.

8.9.5 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête estime que les réponses de la co-maitrise d'ouvrage permettent d'apporter des réponses précises aux questions des riverains et de les rassurer sur les modifications de leur environnement. La commission d'enquête note par ailleurs dans le cadre de sa démarche environnementale SNCF Réseau étudiera la possibilité de remplacer l'enrobé par du stabilisé.

Cependant, si la commission d'enquête comprend la nécessité de prévoir une zone d'enraillement pour les engins rail-route, la très faible fréquence d'utilisation devrait permettre de réaliser cette opération à partir de la traversée de la rue et en conséquence diminuer l'impact sur la destruction du remblai qui représente environ 500 m³ de déblais à évacuer et augmente l'impact carbone du projet.

Enquête publique préalable du 15 juin au 15 juillet 2024 inclus
portant sur l'autorisation environnementale
du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram 13
sur le territoire des communes d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye
au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement

Autorisation au titre de la Loi sur l'eau
Autorisation de défrichement
Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées
Autorisation de travaux en abords de monuments historiques
Autorisation de coupe d'arbres d'alignement.

AVIS ET CONCLUSIONS

Référence E24000029 / 78

Commission d'enquête

Laurent Dané président
Jean-Luc Bienvault membre
Bruno Foucher membre

Table des matières

1	AVIS ET CONCLUSIONS GENERALES SUR L'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE	1
1.1	Cadre général du projet soumis à l'enquête	1
1.2	Objectifs de l'enquete	2
1.3	Déroulement de l'enquête publique	2
1.4	Observations du public	2
1.5	Appréciation de la commission d'enquête sur la demande d'autorisation environnementale	3
1.5.1	En général sur la qualité du dossier	3
1.5.2	Sur l'apport environnemental du projet	3
1.5.3	Plus spécifiquement sur l'opportunité d'un arrêt au Chêne Feuillu	3
1.5.4	Plus spécifiquement sur une liaison directe entre Achères et Saint-Germain RER	4
1.5.5	Plus spécifiquement sur le bruit	4
1.5.6	Plus spécifiquement sur les aménagements inclus dans le projet	5
1.6	AVIS ET CONCLUSIONS SUR La demande d'autorisation environnementale	5
2	AVIS ET CONCLUSIONS SUR LES CINQ THEMES	6
2.1	AVIS ET CONCLUSIONS SUR La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau	6
2.1.1	Appréciation de la commission d'enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau	6
2.1.2	Avis et conclusion sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau	6
2.2	AVIS ET CONCLUSIONS SUR La demande d'autorisation de défrichage : articles L. 341-3 et suivants du code forestier	7
2.2.1	Appréciation de la commission d'enquête	7
2.2.2	Avis et conclusion	7
2.3	AVIS ET CONCLUSIONS SUR La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées	8
2.3.1	Appréciation de la commission d'enquête	8
2.3.2	Avis et conclusion	8
2.4	AVIS ET CONCLUSIONS SUR La demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques	9

2.4.1	Appréciation de la commission d'enquête	9
2.4.2	Avis et conclusion	9
2.5	AVIS ET CONCLUSIONS SUR La demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement : article L. 350-3 du code de l'environnement	10
2.5.1	Appréciation de la commission d'enquête	10
2.5.2	Avis et conclusion	10

1 AVIS ET CONCLUSIONS GENERALES SUR L'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE

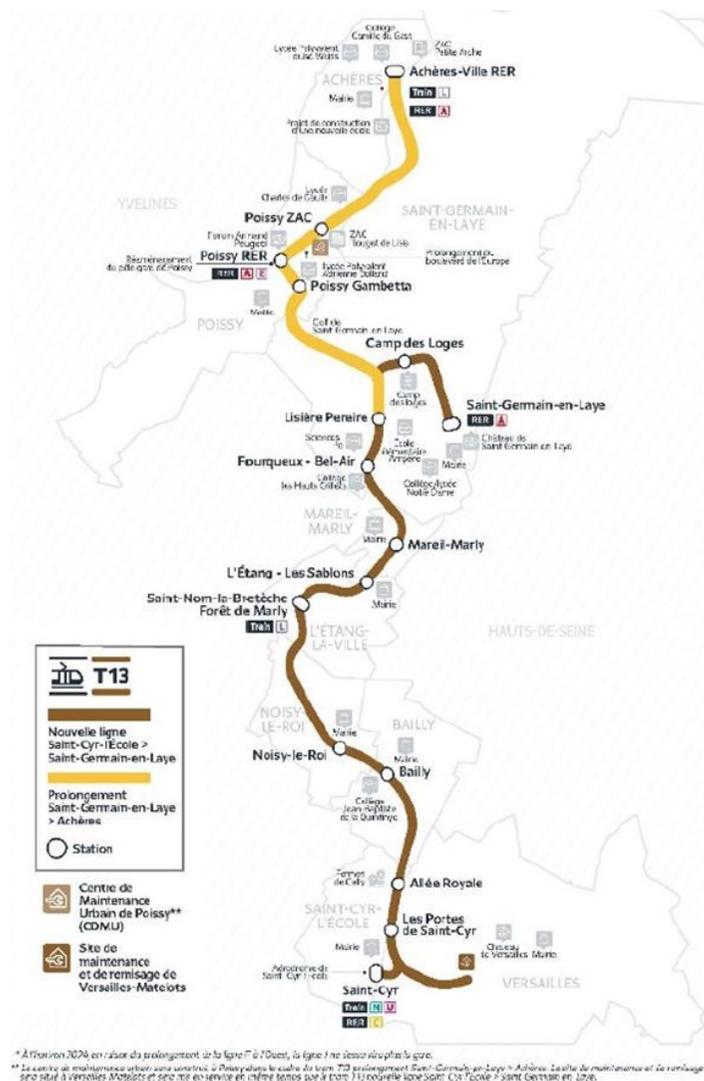
1.1 CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

Cette enquête publique concerne la phase 2 du projet de tram 13 entre les gares de Lisière Pereire et Achères. Ce projet vise à compléter la phase 1 : ligne Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain RER A, par une seconde branche entre Lisière Pereire et Achères.

Cette enquête publique regroupe plusieurs enquêtes publiques préalables aux demandes d'autorisations suivantes :

La demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement dont en particulier :

- La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau : articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- La demande d'autorisation de défrichement : articles L. 341-3 et suivants du code forestier ;
- La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées : articles L.411-2 et suivants du code de l'environnement ;
- La demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques réalisés sous la Maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau : articles L. 621-32 et suivants du code du patrimoine ;
- La demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement : article L. 350-3 du code de l'environnement.



1.2 OBJECTIFS DE L'ENQUETE

L'objectif de l'enquête est de consulter le public sur les impacts du projet sur l'environnement tant naturel qu'humain et les modifications qui pourraient être faites pour minimiser ces impacts négatifs ou à l'inverse maximiser les impacts positifs.

Le dossier rassemble ainsi une description très détaillée du projet et de ses impacts.

Elle fait suite à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique qui avait pour objet de statuer sur l'opportunité du projet qui était décrit de façon moins détaillée.

1.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Aucune difficulté entachant le bon fonctionnement de l'enquête publique n'est à signaler.

D'un point de vue pratique quelques difficultés de fonctionnement du back office du registre numérique Publi Legal ont un peu gêné les commissaires enquêteurs dans la phase de dépouillement des observations.

La participation du public avec 147 observations a été modeste, en rapport avec celle de la première enquête, mais beaucoup plus faible que celle qui a acté le passage dans la section urbaine à Poissy qui a rassemblé une participation presque dix fois supérieure.

11 permanences ont été tenues par les trois commissaires enquêteurs dans les mairies de Saint-Germain-en-Laye (siège de l'enquête) Poissy et Achères. Deux des permanences se sont tenues le dimanche après-midi à titre expérimental dans le tiers lieu situé dans le bâtiment de la gare de Lisière Pereire afin de tenter de toucher un public différent, mais la fréquentation a été faible.

Le contenu du dossier était de grande qualité, facilement compréhensible avec de nombreuses explications en marge. Cependant, son volume très important de plus de 6000 pages, rendait sa lecture très difficile dans le temps imparti, même pour les membres de la commission d'enquête.

Des échanges réguliers chaque semaine de l'enquête, ont permis à la commission de poser de questions au fil, permettant une meilleure compréhension et appréciation du dossier et d'apporter des réponses aux questions posées par le public.

1.4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les 147 observations se répartissent ainsi

Impact flore :	4,87%
Impact faune :	0,88%
Pour un arrêt Chêne feuillu Technoparc :	29,20%
Contre un arrêt au Chêne Feuillu :	0,88%
Pertinence du tracé et des arrêts sauf Chêne feuillu :	10,18%
Traitement dans le lotissement rue A Bolland :	0,44%
Circulation, stationnement. :	3,54%
Pistes cyclables :	12,39%
Aménagements urbanistiques hors projet :	7,08%
Aménagements urbanistiques compris dans le projet :	6,64%
Incidence de l'extension sur la section existante :	0,88%
Impacts Travaux en ville :	0,88%
Insertion paysagère :	5,75%
Projet :	1,77%
Pollution air :	0,44%
Loi sur l'eau :	0,44%
Bruit et vibrations :	11,50%
Impact sur les monuments historiques :	0,88%
Divers :	1,33%
Total	100%

1.5 APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

1.5.1 En général sur la qualité du dossier

Le dossier était très complet, reprenant tous les items concernant l'impact environnemental du projet sur la flore, la faune et l'environnement urbain.

L'impact était bien séparé entre phase travaux et phase exploitation sur un horizon de 50 ans.

Le projet était décrit très en détail dans la partie 1 de l'étude d'impact. De plus, lorsque cela a été nécessaire, la co-maitrise d'ouvrage a fourni des documents encore plus détaillés pour répondre aux questions du public ou de la commission d'enquête.

1.5.2 Sur l'apport environnemental du projet

1.5.2.1 *En phase chantier*

Le projet réutilise sur une partie importante les emprises de l'ancienne ligne de grande ceinture. Néanmoins deux zones concentrent la majorité des travaux de terrassement qui ont un impact fort sur le bilan carbone des travaux. Il s'agit de la zone de débranchement à Poissy qui est creusée pour rattraper le niveau de la rue et occasionne 155.400 m³ de déblais et de la rampe de raccordement à la grande ceinture en partie nord qui occasionne 86923 m³ de remblais. Au total le volume de déblais est estimé à 256.000 m³ et le volume de remblais à 120.000 m³

Les précautions d'usage en phase travaux sont prises, mais surtout la présence d'un écologue permettra d'alerter la co-maitrise d'ouvrage en cas de non-respect des consignes.

Les principaux risques naturels spécifiques au lieu sont les carrières souterraines qui seront comblées par injections.

Les risques de destruction d'espèces naturelles sont traités dans la demande d'autorisation spécifique. Le calendrier des travaux tiendra compte des espèces naturelles présentes sur les sites pour préserver les individus et leur habitat.

Le défrichement est traité dans la demande d'autorisation spécifique.

En zone urbaine les impacts sur les réseaux existants sont importants, ainsi que sur les habitations en phase travaux.

Les restrictions sur la circulation automobile seront également significatives, même si les travaux s'effectueraient dans la mesure du possible par demi-chaussée.

Enfin, le réseau ferré subira aussi : ralentissements, modifications des dessertes/horaires ou Interceptions Temporaires de Circulation (ITC).

L'ensemble des impacts en phase travaux est résumé dans le tableau du chapitre 11.

La commission a bien noté la mise en place d'une structure permanente où le public puisse s'exprimer sur les contraintes du chantier.

1.5.2.2 *En phase exploitation*

Le passage de la faune entre les parties nord et sud de la forêt de Saint-Germain ont été bien travaillés avec des passages grande faune et petite faune. Les passages des usagers du golf ont été largement travaillés avec la direction du golf.

Globalement, les impacts en phase exploitation sont nettement plus faibles qu'en phase travaux et sont limités aux perturbations visuelles et auditives lors des passages de trains.

1.5.3 Plus spécifiquement sur l'opportunité d'un arrêt au Chêne Feuillu

Compte tenu de l'évolution urbaine d'Achères, des mutations du tissu industriel sur Achères et Poissy, et de l'évolution croissante de l'usage du Tram13, il apparaît indispensable à la commission d'enquête de prendre toutes les mesures conservatoires pour que cette station dite du « Chêne feuillu » puisse être réalisée dans un avenir proche afin de desservir les nouveaux usages émergents

à l'est de la ville. La création de la base vie prévue sur la parcelle cadastrée OA664 (cadastre de Saint Germain) devrait être réutilisée à cet effet, ce qui permet de diminuer les coûts et n'impacte pas la forêt de protection.

Le maintien de cette station est implicitement recommandé par les instances environnementales que sont l'Autorité Environnementale (Ae) et le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

L'Ae dans son avis délibéré 2024-18 du 25 avril 2024 qui identifie comme l'un des enjeux environnementaux l'amointrissement de la dépendance à la voiture des usagers et habitants des secteurs desservis par le projet et recommande aux porteurs du projet et aux collectivités d'orienter plus nettement les moyens disponibles vers des projets susceptibles de favoriser le report des usagers de la voiture particulière vers le projet T13-2.

Le CNPN dans son avis (défavorable) du 30 avril 2024, expose «Il aurait également été souhaitable de disposer de scénarios incluant davantage de gares pour occasionner un plus grand report modal : le tramway passe le long de la ville d'Achères mais ne s'arrête qu'après avoir traversé une grande partie de celle-ci au niveau de la gare, ce qui n'améliorera pas la desserte des zones résidentielles du sud, le type d'espace urbain au sein desquels la dépendance aux véhicules individuels est la plus grande. Un arrêt (« Achères Chêne feuillu ») était pourtant prévu dans les phases initiales du projet... ».

Par ailleurs la Commission d'Enquête suggère que les financements nécessaires soient recherchés sous l'égide d'Ile de France Mobilité, le budget d'une halte plus modeste étant de toute façon très inférieur à celui de la gare multimodale initialement envisagée. Il semble à la commission d'enquête que le budget serait plus proche des 4 M€ de la station Allée Royale, que des 40 M€ pour chacun des trois arrêts de Poissy, que l'on peut estimer en prenant en compte le surcoût de la séquence urbaine de Poissy.

1.5.4 Plus spécifiquement sur une liaison directe entre Achères et Saint-Germain RER

Plusieurs observations ont regretté que le projet ne prévoit pas de liaison directe entre Achères et Saint-Germain.

La commission d'enquête comprend les arguments avancés par la co-maitrise d'ouvrage dans son mémoire en réponse, mais estime que si cette liaison est contrainte, elle reste possible.

Il y aura une obligation de changement en gare de Lisière Pereire ce qui va obliger à maintenir une liaison par bus entre Poissy et Saint-Germain. Cette rupture de charge risque de dissuader l'usage du tram au profit de la voiture. Cette liaison se justifierait pour tous les trajets professionnels Achères et Poissy vers les pôles d'emploi de Saint-Germain Chatou, Rueil et Nanterre Ville et inversement les zones d'habitation denses de Nanterre, Rueil et Saint-Germain vers Poissy et Achères.

1.5.5 Plus spécifiquement sur le bruit

Une étude approfondie avec une modélisation des bruits attendus a été effectuée avec de très nombreux points de mesure. Néanmoins l'impact des bruits de grincements en virage pourtant très perceptibles ne peut pas être techniquement modélisé.

Dans la partie phase 1 la problématique du bruit a été largement exprimée par des riverains qui sont organisés en deux associations. Un nombre important d'observations a concerné ce point.

La commission d'enquête a noté que des mesures correctives telles que le graissage des voies est envisagé.

En phase 1 plusieurs riverains ont mentionné le bruit du passage sur les aiguillages à Noisy-le-Roi et demandent des mesures d'atténuation, voire un déplacement de cet équipement.

La commission demande à la co-maitrise d'ouvrage d'être très attentifs à cette problématique, dont la perception n'est pas forcément chiffrée mais subjective et qui a toute son importance en milieu urbain.

1.5.6 Plus spécifiquement sur les aménagements inclus dans le projet

L'abandon de l'élargissement du pont de la gare d'Achères a été vivement regretté par des riverains et par la municipalité d'Achères. A plus long terme, la poursuite de la ligne vers Cergy semble plus difficile en l'absence d'un ouvrage de franchissement des voies du RER A compte tenu des choix urbanistiques de la ville conçus en fonction de ce futur franchissement.

Si ce projet est maintenant envisagé par d'autres structures, il serait souhaitable en attendant, que le passage par la gare puisse se faire sans restriction pour les piétons et les vélos.

1.6 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Compte tenu :

- De la qualité du dossier d'étude d'impact, tant en phase travaux qu'en phase exploitation ;
- Des efforts pour réutiliser le plus possible les infrastructures existantes ;
- Des mesures prises en phase travaux pour minimiser les impacts
- Des mesures en phase exploitation : insertion en zone urbaine, passages pour la grande et la petite faune, réduction de l'éclairage ;
- De l'existence de mesures de compensation ;
- De l'avis de l'Autorité Environnementale, de l'avis défavorable de la CNPN de l'avis favorable de l'architecte des bâtiments de France et des avis favorables des personnes publiques associées ;

Mais en regrettant :

- L'absence d'études complémentaires pour des mesures conservatoires pour une halte plus modeste au Chêne Feuillu sur l'emprise de la base vie ;
- L'abandon de la refonte du franchissement sous les voies du RER A à Achères, tant pour le Tram que les véhicules et les mobilités douces ;

- L'absence d'une liaison directe Achères – Saint Germain RER.

La commission d'enquête émet à l'unanimité un AVIS FAVORABLE pour la demande d'autorisation environnementale. Cet avis est assorti de la recommandation suivante :

- Recommandation : Lever la réserve n°1 de l'enquête publique initiale du 16 juin 2014 au 26 juillet 2014 concernant le libre passage pour les piétons et les vélos dans la gare d'Achères.

2 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LES CINQ THEMES

2.1 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

2.1.1 Appréciation de la commission d'enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Le dossier « loi sur l'eau » est complet et renvoie clairement aux différents chapitres du dossier traitant du sujet.

Si le projet couvre une superficie importante de 325.031 m² qui justifie une demande d'autorisation, son caractère linéaire atténue beaucoup les effets sur le milieu naturel.

Le projet n'est concerné par aucun prélèvement d'eau.

De nombreux ouvrages de rétention et d'infiltration sont prévus.

Le seul point d'attention concerne le champ captant d'Achères.

En phase travaux, les rejets des bases vie sont renvoyés dans le réseau d'eau usées ou lorsque cela n'est pas possible des toilettes autonomes sont utilisées.

2.1.2 Avis et conclusion sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Compte tenu :

- Du décompte précis des surfaces imperméabilisées ;
- De l'implantation non obstructive du tracé pour l'écoulement des eaux ;
- De la gestion des eaux usées en phase travaux ;
- De la pris en compte du champ captant d'Achères ;
- Des consignes de précaution exigées auprès des entrepreneurs en phase travaux ;
- Des faibles risques d'émissions de substances polluantes en phase exploitation ;

La commission d'enquête émet à l'unanimité un AVIS FAVORABLE pour la demande d'autorisation « Loi sur l'eau ». Cet avis est assorti de la recommandation suivante :

- Recommandation 1 : Avoir la présence effective sur les lieux d'un écologue « lanceur d'alerte » de la co-maitrise d'ouvrage, qui bénéficie des protections juridiques nécessaires à l'accomplissement de son devoir d'alerte.

2.2 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRIQUEMENT : ARTICLES L. 341- 3 ET SUIVANTS DU CODE FORESTIER

2.2.1 Appréciation de la commission d'enquête

Le dossier de « demande d'autorisation de défrichement » est très détaillé et renvoie clairement aux sections impactées par les défrichements.

Les opérations de défrichements portent sur des parcelles de la Grande Ceinture Ouest, non soumises au classement de forêt de protection de Saint-Germain-en-Laye.

Ainsi La surface défrichée est de 14,32 ha. La compensation applicable est de 65,872 ha conformément à l'application d'un ratio de 4.6 ha pour 1 ha défriché (le maximum étant un coefficient applicable de 5), ce qui est très favorable à la conservation des espaces forestiers.

Cette compensation fixée par arrêté préfectoral porte également dérogation au délai de réalisation des compensations forestières avec un délai supplémentaire de 15 ans, le portant ainsi à 20 ans.

2.2.2 Avis et conclusion

Après examen du dossier, compte-tenu des réponses apportées par la co-maitrise d'ouvrage, tant aux mémoires de l'Ae et du CNPN, qu'aux observations de la commission d'enquête et attendu que :

- Les défrichements sont localisés sur des parcelles exclues du classement de la forêt de protection ;
- Le coefficient de compensation applicable est de 4.6 sur une échelle de 5, est très favorable à la conservation des espaces forestiers ;
- Les surfaces boisées ne sont pas en continuité de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, et que des solutions alternatives foncières de compensation ont été trouvées au plus proche de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, sur des sites à boiser ou à reboiser, tout en tenant compte des enjeux locaux ;

- La préservation des écosystèmes ainsi que le suivi et le contrôle de la compensation d'amélioration sylvicole se traduira par des plans quinquennaux en collaboration avec l'ONF, contribuant à la préservation et au renforcement de la biodiversité du massif de Saint-Germain-en-Laye ;
- La création d'un îlot de sénescence de 10 - 15 ha en forêt de Saint-Germain, au titre de la compensation est prévue ;
- La phase de déboisement/défrichement et travaux préparatoires se déroulera hors période de nidification et reproduction de la faune (septembre-octobre à mi-février), afin de protéger le maximum d'espèces,
- L'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005, portant dérogation au délai de réalisation des compensation forestières, n'a fait l'objet d'aucun recours contentieux ;
- La demande de défrichement est correctement justifiée avec des emprises maîtrisées au plus juste, sans porter atteinte au périmètre de la forêt de protection de Saint-Germain-en-Laye

Bien que :

- Le projet impacte une zone classée ZNIEFF de type 2 en Forêt de Saint-Germain-en-Laye.
- La dérogation du délai de compensation soit portée de 5 à 20 ans,

**La commission d'enquête émet à l'unanimité un AVIS
FAVORABLE à la demande d'autorisation de défrichement**

2.3 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE DE DEROGATION A L'INTERDICTION DE DESTRUCTION D'ESPECES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES PROTEGEES

2.3.1 Appréciation de la commission d'enquête

Le dossier de « dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées » est très détaillé et technique. Chacune des espèces relevées lors des différents inventaires y est clairement répertoriée. Chaque secteur géographique d'inventaire est cartographié et renvoie clairement aux sections dédiées aux différentes espèces faunistique et floristique, composant de la biodiversité de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

2.3.2 Avis et conclusion

Après examen du dossier, et compte-tenu du résultat des inventaires, des réponses apportées par la co-maitrise d'ouvrage, tant aux mémoires de l'Ae, du CNPN qu'aux observations de la commission d'enquête, attendu que :

- Les inventaires des sections du projet, sur différentes saisons, tant in situ au projet, qu'éloignées concernant les inventaires faunistiques et floristiques ;
- La tenue des inventaires sur toutes les saisons d'une année a permis une meilleure lecture des espèces présentes sur le massif forestier ;
- La synthèse des inventaires identifiant 41 espèces à protéger, intégrant 16 espèces patrimoniales ;
- La prise en compte de la drave des murailles et de la Trigonelle de Montpellier, lors de la phase travaux, à déplacer ;
- La création de deux passages pour la grande faune (pont) entre les parties nord et ouest de la forêt de Saint-Germain, situées de part et d'autre du golf, dans la continuité des coulées vertes arborées ou de la forêt de Saint-Germain ;

- La spécificité de la pose des clôtures grillagées, adaptées à la grande faune (hautes et enterrées) ainsi qu'à la petite et moyenne faune (par la création de maillage spécifique)
- La prise en compte de la drave des murailles et de la Trigonelle de Montpellier, plantes rares, seront déplacées, lors de la phase décapage
- L'installation d'abris ou gîtes artificiels au droit du projet ou à proximité lors de la phase d'exploitation
- La limitation de la pollution lumineuse sur la section forestière nord
- L'accompagnement par un écologue lors des phases préparatoires et de décapage

Bien que

- La pose d'écuroducs sur de grandes longueurs, transversales à la voie de circulation du tramway, ne soit pas possible du fait des contraintes structurelles des caténaires ;
- L'absence de pose des plaques reptiles ;

La commission d'enquête émet à l'unanimité un AVIS FAVORABLE à la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées

2.4 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX EN ABORDS DE MONUMENTS HISTORIQUES

2.4.1 Appréciation de la commission d'enquête

Après examen du dossier, de l'avis favorable de l'Architecte des bâtiments de France compte-tenu des réponses et engagements apportées par la co-maitrise d'ouvrage aux observations de la commission d'enquête et attendu que :

- SNCF Réseau confirme étudier la variante 3 définie avec le Golf de St Germain et l'ONF au stade de la conception détaillée ;
- La réutilisation des composants métalliques de l'ouvrage de la mare aux Bœufs existant sera analysée avec l'entreprise mandatée pour ces travaux ;
- Les surcoûts liés aux travaux occasionnés pour la traversée sécurisée du golf pourraient être imputés exclusivement (ou principalement) à celui-ci et non à la collectivité ;

2.4.2 Avis et conclusion

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé l'avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, de l'avis favorable de l'architecte des bâtiments de France, des observations du public et échangé avec la Co maitrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponse utile à la bonne compréhension du projet,

La commission d'enquête émet à l'unanimité un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques réalisés sous la Maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Cet avis est assorti de la recommandation suivante :

- **Recommandation : retranscrire dans l'arrête environnemental les orientations définies dans la variante 3 entre SNCF Réseau et le Golf de St Germain**

2.5 AVIS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE
D'AUTORISATION DE COUPE D'ARBRES D'ALIGNEMENT :
ARTICLE L. 350-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT.

2.5.1 Appréciation de la commission d'enquête

Après examen du dossier et Compte-tenu des réponses et engagements apportées par la co-maitrise d'ouvrage, aux observations de la commission d'enquête et attendu que :

- Les échanges avec les concessionnaires de réseaux se poursuivent pour étudier la possibilité de déplacer les réseaux prévus sous le trottoir, ce qui permettrait alors d'envisager la replantation d'arbres supplémentaires côté est de l'avenue de Versailles.
- Les entreprises en charge des replantations en assureront le suivi pendant 2 ans et effectueront les replantations nécessaires en cas de dépérissement observés. A l'issue de ces deux années de garantie, les futurs gestionnaires (CU GPS&O, villes de Poissy et d'Achères) prendront le relais dans ce cadre le cadre des spécifications d'entretien fournies

2.5.2 Avis et conclusion

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé l'avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, des observations du public et échangé avec la Co maitrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponse utile à la bonne compréhension du projet,

La commission d'enquête émet à l'unanimité un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement

A Montigny-le-Bretonneux le 18 aout 2024

La commission d'enquête

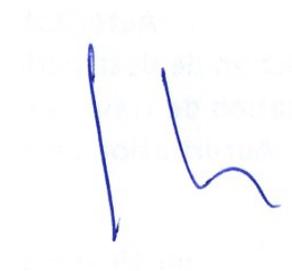
Jean-Luc Bienvault
membre



Laurent Dané
président



Bruno Foucher
membre



Enquête publique préalable du 15 juin au 15 juillet 2024 inclus
portant sur l'autorisation environnementale
du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram 13
sur le territoire des communes d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye
au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement

Autorisation au titre de la Loi sur l'eau
Autorisation de défrichement
Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées
Autorisation de travaux en abords de monuments historiques
Autorisation de coupe d'arbres d'alignement.

ANNEXES

Référence E24000029 / 78

Commission d'enquête

Laurent Dané président
Jean-Luc Bienvault membre
Bruno Foucher membre

Table des matières

1	ANNEXE 1 PV DE SYNTHÈSE.....	1
2	ANALYSE DES OBSERVATIONS ET QUESTIONS AUX MAÎTRES	
	D'OUVRAGE	5
2.1	Enquête environnementale : Pertinence de l'étude d'un arrêt au Chêne feuillu	5
2.1.1	Justification de ce point	5
2.1.2	Résumé des observations recueillies durant l'enquête.....	5
2.1.3	Proposition de la commission d'enquête.....	6
2.1.4	Question de la Commission d'enquête.....	8
2.1.5	Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage	8
2.2	Enquête environnementale : Nuisances dues au bruit	9
2.2.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête.....	9
2.2.2	Questions de la Commission d'enquête	10
2.2.3	Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage	11
2.3	Enquête environnementale : environnement de la gare d'Achères	14
2.3.0	Résumé des observations recueillies durant l'enquête.....	14
2.3.1	Questions de la Commission d'enquête	14
2.3.2	Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage	14
2.3.3	Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses.....	14
2.4	Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau	15
2.4.1	Résumé des observations recueillies durant l'enquête.....	15
2.4.2	Questions de la Commission d'enquête	15
2.4.3	Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage	15
2.4.4	Demande d'autorisation de défrichement	16
3	ANNEXE 2 NOTE IDF MOBILITES SUR L'IMPLANTATION D'UNE STATION	
	AU CHENE FEUILLU / TECHNOPARC D'ACHERES	37
4	ANNEXE 3 AVIS DE LA VILLE D'ACHERES	45
5	ANNEXE 4 AVIS DE LA VILLE DE POISSY ET REPOSE A LA QUESTION DE	
	LA COMMISSION D'ENQUETE	47
6	ANNEXE 5 AVIS DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	51
7	ANNEXE 6 AVIS DU DEPARTEMENT DES YVELINES	53
8	ANNEXE 8 AFFICHE SUR LES LIEUX DU PROJET.....	55
9	ANNEXE 9 LIEUX D'AFFICHAGE	55
10	ANNEXE 10 INSERTION PRESSE LE COURRIER DES YVELINES 5 ET 19 JUIN	
	56	

11	ANNEXE 11 INSERTION PRESSE LE PARISIEN 78 DES 30 MAI ET 18 JUIN 57
12	ANNEXE 12 INSERTION PRESSE LES ECHOS DU 30 MAI ET..... 58

1 ANNEXE 1 PV DE SYNTHÈSE

PV de synthèse

De l'enquête publique préalable
portant sur l'autorisation environnementale
du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram 13
sur le territoire des communes
d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye
au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement
Autorisation au titre de la Loi sur l'eau
Autorisation de défrichement
Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées
Autorisation de travaux en abords de monuments historiques
Autorisation de coupe d'arbres d'alignement.

du 15 juin au 15 juillet 2024 inclus

Référence E24000029 / 78

Commission d'enquête

Laurent Dané président
Jean-Luc Bienvault membre
Bruno Foucher membre

1. Cadre général de l'enquête

La présente enquête publique portait sur la « demande d'autorisation environnementale » dans le cadre du projet d'aménagement de la phase 2 du T13 sur le territoire des communes d'Achères, Poissy et Saint Germain-en-Laye. Elle s'est déroulée du 15 juin 9h00 au 15 juillet 2024 17h45 conformément à l'arrêté préfectoral n° 24-048 du 27 mai 2024.

Ce projet nécessite une autorisation dans les domaines suivants :

- Autorisation au titre de la Loi sur l'eau
- Autorisation de défrichement
- Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées
- Autorisation de travaux en abords de monuments historiques
- Autorisation de coupe d'arbres d'alignement

Le dossier d'enquête était à disposition du public dans les mairies d'Achères, Poissy et au centre administratif de Saint Germain en Laye aux jours et heures habituels d'ouverture. Dans chacun des lieux, le dossier d'enquête était mis à disposition du public assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation.

Le dossier était par ailleurs consultable sur un site internet dédié « <https://www.registre-numerique.fr/phase-2-tram-t13> » et sur un poste informatique située au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 av de l'Europe à Versailles).

Des courriers pouvaient être adressés au Président de la Commission d'enquête domicilié à la mairie de Saint Germain en Laye désignée comme siège de l'enquête.

Le public pouvait également faire parvenir ses observations et propositions sur le registre dématérialisé « <https://www.registre-numerique.fr/phase-2-tram-t13> » ou par courrier électronique à l'adresse mail suivante « phase-2-tramt13@mail.registre-numerique.fr. »

Conformément à l'arrêté sus énoncé, la commission d'enquête a tenu 11 permanences dans les locaux des mairies concernées aux jours et heures suivants :

En mairie d'Achères : le samedi 22 juin 2024 de 9h00 à 12h00, le mercredi 3 juillet 2024 de 9h00 à 12h00 et le mercredi 10 juillet 2024 de 14h00 à 17h00.

En mairie de Poissy : le lundi 24 juin 2024 de 14h30 à 17h30 et les samedis 29 juin et 13 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

Au Centre administratif de Saint-Germain-en-Laye le jeudi 20 juin 2024 de 14h30 à 17h30, le mercredi 26 juin de 9h00 à 12h00 et le vendredi 5 juillet de 14h30 à 17h30.

Et afin de permettre à un public plus large de s'exprimer, deux permanences supplémentaires se sont tenues au Tiers lieu « le quai des possibles » dans l'ancienne gare Lisière Pereire les dimanches 16 juin et 7 juillet de 15h00 à 18h00.

La commission d'enquête a réceptionné les différents registres d'enquête en date du lundi 22 juillet 2024

2. Difficultés rencontrées

Aucune difficulté majeure n'est venue gêner l'enquête.

La communication de Publilégal par voie d'affiches a été très dense et bien visible.

On notera une difficulté d'utilisation du site web de gestion de l'enquête Registre Numérique de Publilégal, pour plusieurs raisons :

- Un affichage assez lent dans la visualisation des observations. Il fallait 10 secondes ou plus pour passer d'une observation à l'autre, à cause de la recherche des observations similaires qui ne pouvait pas être désactivée.

- Les statistiques par thème ont été indisponibles pendant toute la durée de l'enquête. Nous avons finalement déterminé nous-mêmes que le classement des thèmes sur deux niveaux bloquait l'affichage, mais nous n'avons pas eu de réponse du support technique de Publilégal.
- Les droits d'accès complets ont été donnés avec retard à plusieurs reprises aux membres de la commission d'enquête.
- Les scans des registres pointaient uniquement sur le registre d'Achères ce qui a obligé à attendre la réception des registres papier pour avoir l'intégralité des observations.
- Un message de l'hébergeur du nom de domaine, qui semblait réel a averti que faute de renouvellement malgré les rappels, le nom de domaine risquait d'être supprimé ce qui n'a heureusement pas été le cas.

Bien que gênants pour les membres de la commission d'enquête, ces dysfonctionnements n'ont pas empêché le bon déroulement de l'enquête.

Le dossier était de grande qualité mais difficile à appréhender compte tenu de son volume y compris pour la commission d'enquête qui a reçu assez tard les versions papier.

Les deux plaquettes étaient très utiles pour le public.

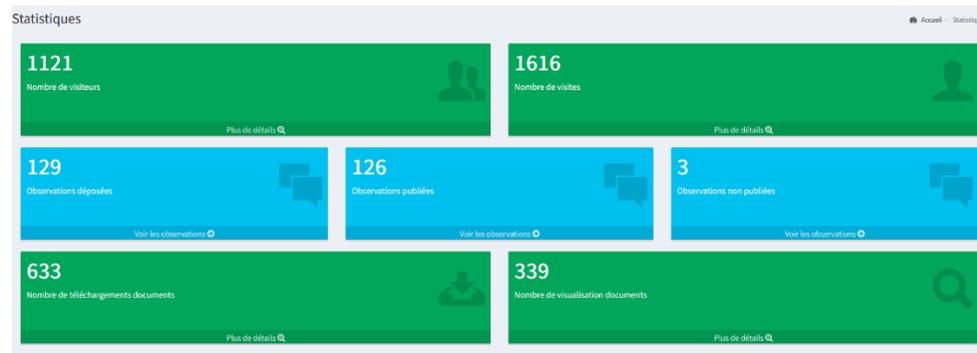
3. Fréquentation des permanences

Compte tenu du volume du dossier, les permanences étaient un bon endroit pour appréhender les enjeux du projet et bénéficier des explications des commissaires enquêteurs. Cependant, les permanences ont été assez peu fréquentées.

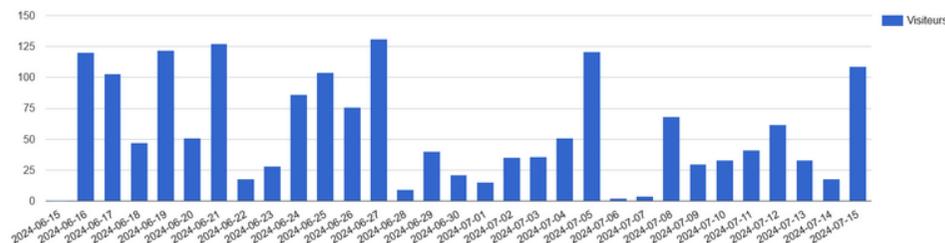
Le Tiers-Lieu : essai d'un lieu et d'horaires moins habituels, a permis de rencontrer quelques personnes qui ne seraient pas venues d'elles-mêmes. Mais le dimanche, le lieu n'était pas très fréquenté. Nous aurions pu essayer le parking de la mare aux bœufs mais avec des contraintes de météo, ou le couloir du RER en fin de journée.

4. Utilisation du dossier et du registre numérique

Statistiques générales suite clôture enquête publique

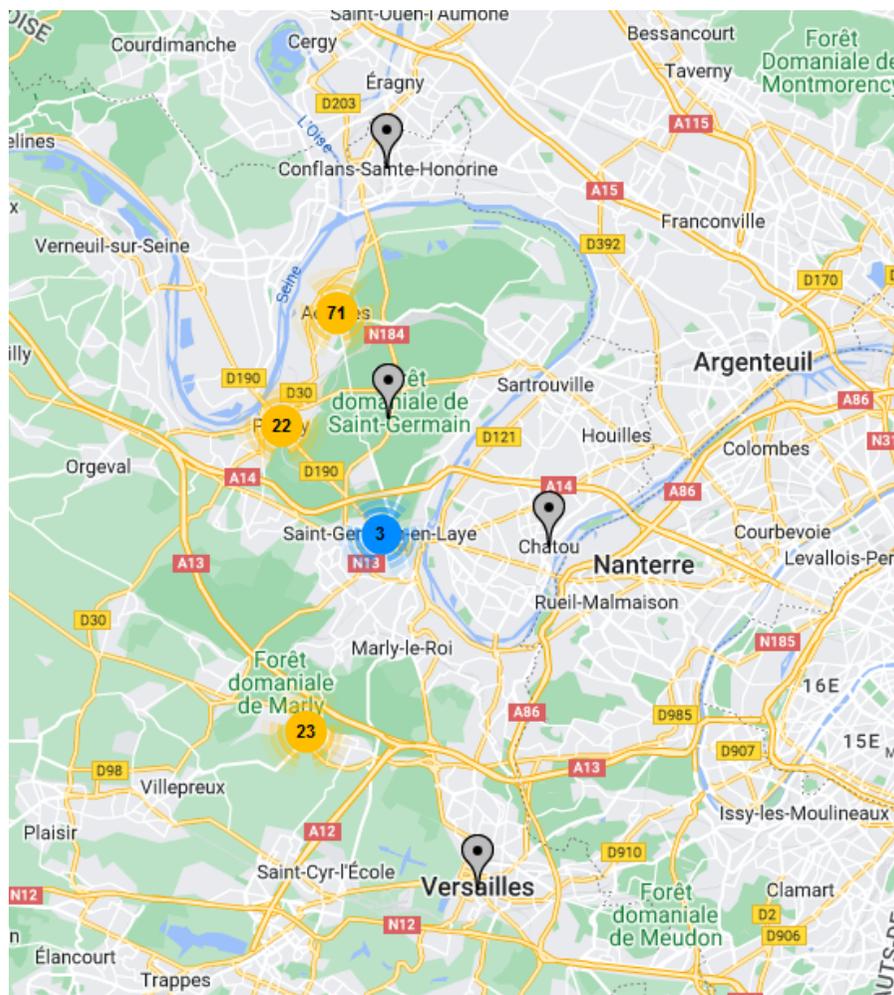


1 Registre numérique : Visiteurs



2 Fréquentation du 15 juin à 9h au 15 juillet 2024 à 17h45

Par rapport à d'autres enquêtes, les visites ont été plus irrégulières. Après un démarrage relativement important, les visites se sont essouffées, sans doute devant l'ampleur du dossier qui a peut-être découragé certains.



3 Registre numérique : Carte des observations déposées par émetteur sur le registre numérique

Il est à noter que seulement trois associations Mobil'us, AC2NB (Association contre les nuisances à Noisy et Bailly) et Riverail ont déposé des observations

dont une seule : Mobil'us, n'est pas une association spécifiquement dédiée au projet Tram 13.

5. Recueils des observations.

5.1.1.Statistiques générales

147 observations ont été déposées durant l'enquête publique qui se répartissent de la façon suivante :

Sur le registre de la mairie d'Achères : **9**

Sur le registre de la mairie de Poissy : **5**

Sur le registre du centre administratif de Saint Germain en laye : **1**

Sur le registre du tiers lieu : **6**

Sur le registre dématérialisé : **126**

3 observations n'ont pas été publiées @88 (Offre de service publicitaire) @99 (Avertissement nom de domaine OVH) @104 (Test commission) Les @56 et E57 sont en doublon.

Le registre numérique a été accessible, durant toute la durée de l'enquête publique du samedi 15 juin 2024 ouvert à 9 heures et clos le lundi 15 juillet 2024 à 17h45 à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/phase-2-tram-t13>.

Fréquentation

- 1121 visiteurs, ce chiffre correspond au nombre de personnes qui ont effectué une connexion sur le site avec la même adresse IP

- 1616 visites, correspond au nombre de pages visitées

Téléchargements

- 633 documents ont été téléchargés

- 339 documents ont été visualisés en ligne

Observations déposées

- 129 observations ont été déposées
- 126 observations ont été publiées
- 3 observations n'ont pas été publiées (2 spams et 1 test)

Sur l'adresse mail : 4

Les 3 communes traversées par le projet Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye ont toutes émis des observations.

Par ailleurs on note que cette troisième enquête sur le prolongement de la ligne T13 a faiblement mobilisé par comparaison à celle de 2018 qui a recueilli 1039 observations (janvier / février) ce qui peut s'expliquer par le caractère très impactant pour la ville de Poissy des modifications exposées pour la deuxième enquête.

Néanmoins les téléchargements des documents du registre dématérialisé prouvent l'intérêt du public à chacun des cinq thèmes de l'enquête, sans que cet intérêt se soit concrétisé par le dépôt d'une observation pour certains thèmes.

Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Nombre de vues :13

Nombre de chargements :31

Demande d'autorisation de défrichage

Nombre de vues :12

Nombre de chargements :25

Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégés

Nombre de vues :68

Nombre de chargements :112

Demande d'autorisation de travaux aux abords des monuments historiques

Nombre de vues : 8

Nombre de chargements : 14

Demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement

Nombre de vues : 13

Nombre de chargements : 21

5.1.2. Thématiques

L'ensemble des contributions ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif permettant ainsi d'établir les thématiques suivantes (les principales en gras) :

Impact flore : 11

Impact faune : 2

Arrêt Chêne feuillu Technoparc : 66

CONTRE un arrêt au Chêne Feuillu : 2

Pertinence du tracé et des arrêts SAUF Chêne feuillu : 23

Traitement dans le lotissement rue A Bolland : 1

Circulation, stationnement. : 8

Pistes cyclables : 28

Aménagements urbanistiques hors projet : 16

Aménagements urbanistiques compris dans le projet : 15

Incidence de l'extension sur la section existante : 2

Impacts Travaux en ville : 2

Insertion paysagère : 13

Projet :	4
Pollution air :	1
Loi sur l'eau :	1
Bruit et vibrations :	26
Impact sur les monuments historiques :	2
Divers :	3

Il est intéressant de noter l'importance des contributions des personnes situées sur le tracé du T13 phase 1 déjà en service et impactés par ce dernier en particulier au niveau du bruit, exprimant leurs craintes au regard de l'augmentation du trafic, de voir cet impact sonore augmenté.

Ces différentes thématiques sont transversales aux différentes autorisations ou dérogations demandées au titre de la présente enquête.

Les questions énoncées dans le présent procès-verbal regroupent d'une part celles exprimées par le public sur les différents registres (papiers, électroniques) ou orales lors des permanences, et d'autre part celles de la commission d'enquête.

On note qu'un certain nombre de questions posées par le public trouvent une réponse dans les différents documents mis à disposition, mais le volume des dossiers l'a souvent découragé, se contentant de se faire une opinion sur la base des prospectus mis à sa disposition.

2 ANALYSE DES OBSERVATIONS ET QUESTIONS AUX MAITRES D'OUVRAGE

Cette analyse est effectuée par composantes des objets de l'enquête et sur la base des thématiques énoncées au chapitre 2 complété par les questions jugées hors sujets.

2.1 ENQUETE ENVIRONNEMENTALE : PERTINENCE DE L'ETUDE D'UN ARRET AU CHENE FEUILLU

2.1.1 Justification de ce point

35% des contributions - soit la majorité des contributions - portent sur la problématique de l'intérêt d'une station au lieudit « Chêne feuillu » et 1% sont contre, au titre des nuisances générées.

Ce point qui a déjà été traité en enquête d'utilité publique, nous a paru important d'être aussi traité dans le cadre de cette enquête pour les raisons suivantes :

Le Code de l'environnement, en son article 110-1, énonce les différents objectifs poursuivis par la loi sur l'environnement, en particulier au titre II alinéa 7. Il y est rappelé que « *...la pratique des usages peut être un instrument qui contribue à la biodiversité* ». Le titre III indique que l'objectif de développement durable, (tel qu'indiqué au II) est recherché, de façon concomitante et cohérente, au travers de cinq engagements dont les points suivants :

- 3° La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
- 4° L'épanouissement de tous les êtres humains ;
- 5° La transition vers une économie circulaire.

Enfin, depuis 2018, la perception de la nécessité de limiter l'usage de la voiture individuelle au profit des transports en commun a augmenté.

La commission d'enquête considère donc que la question de la création d'un arrêt de station à « Chêne feuillu », objet de la majorité des remarques recueillies, ne peut être considérée comme hors sujet en application des 4 points énumérés ci-dessus.

2.1.2 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Des observations formulées se dégagent une volonté réelle de voir le quartier du « Chêne feuillu » desservi par un arrêt jugé indispensable pour son désenclavement et pour la cohérence du projet. « En effet, l'objectif du Grand

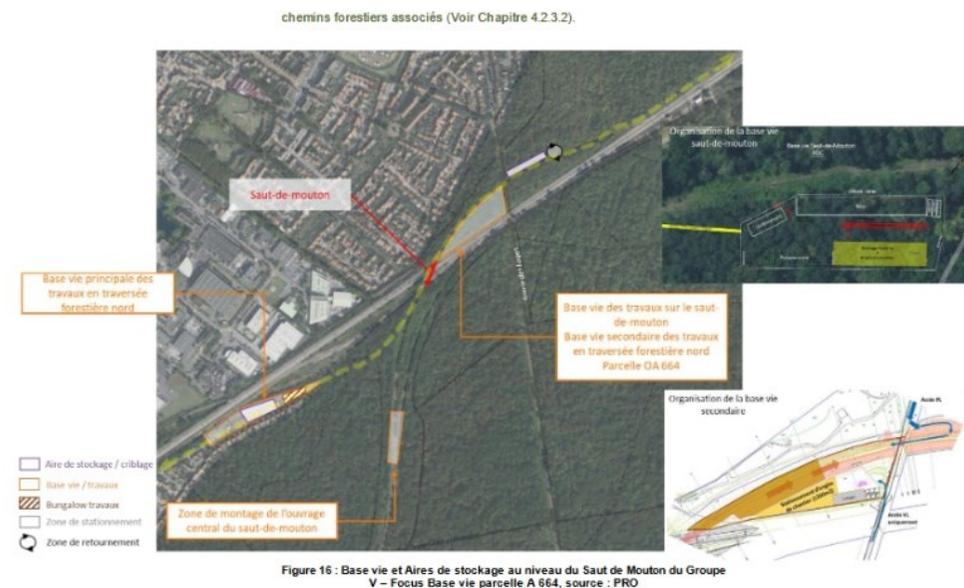
Paris n'est-il pas de faciliter les transports tout en permettant de connecter des villes considérées comme moins desservies..." «...ce projet sans ajout d'un arrêt côté chêne feuille prive totalement la population qui vit de ce côté d'Achères ». « On ne veut pas subir uniquement les nuisances »

Même si ce secteur est desservi en transports en communs par autobus, il est fait le constat de plages horaires trop faibles et non respectées, de saturation conduisant à prendre sa voiture. « ...les bus étant rares, pas à l'heure quand ils passent, ne sont pas d'une fiabilité qui permettent à la population de s'y fier... ». Le but d'un tram est bien d'offrir une meilleure mobilité pour les usagers. Par ailleurs un seul arrêt conduirait à une saturation des bus vers la gare RER d'Achères.

Par ailleurs, la commission d'enquête a consulté le maire d'Achères et son équipe municipale, l'association Agir pour Achères et l'association Mobil'us.

2.1.3 Proposition de la commission d'enquête

La commission d'enquête a étudié avec attention le document remis par IDF Mobilités sur les difficultés d'une gare au Chêne Feuillu, lors de la dernière réunion de coordination.



Depuis, la commission d'enquête a remarqué ensuite dans le dossier, qu'un emplacement très voisin de la gare initiale allait être défriché temporairement pour en faire une base vie durant les travaux. C'est pourquoi la question est à nouveau posée.

La population du quartier du Chêne feuillu serait d'environ 5000 habitants en 2024 (23% de la population d'Achères) avec une moyenne d'âge de 36 ans soit une population supérieure à celle des petites communes desservies par le tram 13 phase 1. Les arrêts Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-la-Bretèche, L'Etang-les-Sablons et Mareil-Marly desservent chacun en moyenne 4700 habitants. Ceux-ci ont bénéficié d'une gare « historique » sur la ligne. L'arrêt « Allée Royale » a quant à lui bénéficié d'un financement spécial pour sa construction, mais ne dessert que l'arrière du château de Versailles.

L'abandon de l'arrêt « chêne feuillu » dans le cadre de la ligne nouvelle Paris-Normandie est acté. Certes, mais dès lors ne peut-on pas envisager la création d'une « simple station » à quai unique en direction d'Achères juste après le saut de mouton ?

En effet les données énoncée pages 17 et 18 de la pièce C-Etude d'impact sur l'environnement, partie 1- exposent la création d'une base vie sur la parcelle cadastrée OA664 au droit du saut de mouton d'une superficie d'environ 5.000 m2.

Cette parcelle située hors du périmètre de protection de la forêt de Saint Germain, sera utilisée pour les besoins des travaux avec la mise en place de deux rampes d'accès aux emprises ferroviaires. Il est aussi prévu une zone de stationnement des véhicules de chantiers environ 3300 M2. A la fin il est prévu de n'avoir qu'un local technique et de reboiser cette parcelle qui aura été totalement défrichée et partiellement viabilisée pour les travaux.

Le projet TGO initial reprenait quasi intégralement l'ancienne ligne de grande ceinture. Il était conçu essentiellement comme une desserte de lignes radiales à grande capacité. L'idée d'un arrêt au Chêne Feuillu, en correspondance avec les trains de la LNPN Ligne Nouvelle Paris Normandie était logique, pour éviter un passage par Paris pour des voyageurs en provenance de villes de Normandie et à destination de villes de la banlieue ouest. Le pré et post acheminement de la desserte à longue distance vers la Normandie ne pouvait être totalement assuré par le TGO ce qui justifiait en plus la mise en place d'un grand parking relai multimodal.

Avec l'abandon du tracé initial de la LNPN, cet arrêt devenait inutile. Néanmoins est arrivée simultanément la modification du tracé, avec le passage par le centre-ville de Poissy. Celui-ci modifie considérablement la physionomie de ce moyen de transport sur un tiers de la ligne. D'un train relativement rapide on passe à un tram plus lent avec des arrêts plus rapprochés dans Poissy. Il devient alors légitime de s'interroger à nouveau sur la distance entre les arrêts compte tenu de la densité de population desservie.

Une gare beaucoup plus modeste, sur la plus petite parcelle 0663 à l'ouest de la route, au lieu des parcelles 0663 et 0655 à l'est, avec un seul quai compte tenu de la voie unique, sans parking, mais **accessible uniquement par mobilités douces** (le vélo étant complémentaire du tram), **autobus et arrêt**

minute pour automobiles, aurait alors tout son intérêt pour desservir le quartier du chêne feuillu, le Technoparc et le lycée Charles de Gaulle.

La propriété des emprises est déjà en cours de transfert à Ile de France Mobilités, ce qui règle la question d'expropriations supplémentaires. **La parcelle n'est pas dans le périmètre de protection de la forêt de Saint-Germain** comme l'indique les pointillés bleus de la carte ci-dessous.

Il est exact que l'arrêt des trams-trains sur une section à voie unique augmentera les difficultés d'exploitation. Néanmoins, il serait possible sans surcout excessif de réhabiliter les deux voies de la grande ceinture sur une



longueur de 900 mètres en forêt d'Achères, comme cela était initialement prévu, pour limiter le temps de passage sur la voie unique et compenser le temps d'arrêt.

Le rayon de la courbe est d'approximativement 500 mètres ce qui ne poserait pas plus de problèmes d'espace avec le quai que dans d'autres gares de la ligne.

Les inquiétudes des riverains sur le bruit n'ont pas vraiment lieu d'être, puisqu'avec un arrêt, la vitesse du tram train sera fortement réduite. L'autre inquiétude concernant un stationnement sauvage pourrait également être contournée par la mise en place de trois plots rétractables dans les rues du lotissement du chêne feuillu, comme dans les autres centre-ville piétons à Nantes par exemple.

En résumé le surcout de travaux serait :

- D'aménager la base vie en arrêt de bus avec une raquette de retournement des bus ;
- De mettre en place un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite ;
- De créer un tunnel piétons vélos sous la voie ferrée ;
- De créer un quai d'un seul côté le long de la voie ;
- De compenser 3300 m² de boisement déjà défrichés qui ne seront pas replantés.

La circulation sur la route des Loges est quant à elle déjà réglée par un feu de passage alterné sous le pont, ce qui permet aux véhicules dans le sens Saint-Germain vers Achères de traverser la route pour tourner sans aucune difficulté.

En résumé, compte tenu de la mise en place de la base vie sur cet emplacement, il semble facile de convertir ce lieu en en « demi arrêt » pour un coût raisonnable, sans modifier l'économie générale du projet, avec un impact négatif faible sur l'environnement naturel et un impact positif fort sur l'environnement humain.

Un arrêt face au Technoparc aurait aussi pu être envisagé, mais il semble à première vue plus complexe à mettre en place.

2.1.4 Question de la Commission d'enquête

Quel est le point de vue de la maîtrise d'ouvrage sur cette adaptation relativement mineure du projet qui permettrait de desservir plusieurs milliers d'habitants et d'emplois ?

2.1.5 Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse synthétique de la maîtrise d'ouvrage

La création d'une station Chêne feuillu, présente de nombreuses contraintes tant juridiques, techniques que socio-économiques qui avait conduit à l'époque à ne pas retenir cette option et qui nécessiterait dans tous les cas d'être approfondies pour évaluer la faisabilité et l'opportunité de cette station. Il est à noter qu'une large partie des avis déposés dans le cadre de l'enquête publique environnementale adoptaient un point de vue alternatif sur ce sujet en considérant que l'absence d'une station Chêne feuillu était actée et qu'il était nécessaire qu'une compensation soit proposée aux habitants : la création d'un itinéraire cyclable sécurisé permettant de rejoindre facilement la ou les stations les plus proches du quartier du chêne feuillu : Poissy ZAC et Achères Ville RER. Un aménagement cyclable est proposé le long de l'avenue de Conflans au niveau du terminus Achères ville est aménagé dans le cadre du projet Tram T13 Phase 2. Ces nouveaux aménagements pourront s'intégrer à une réflexion plus globale de desserte cyclable du quartier Chêne feuillu portée par la communauté urbaine GPS&O.

La Ville d'Achères, dans son avis du 1^{er} juillet, déposé dans le cadre de l'enquête publique environnementale, s'inscrit dans cette ligne, et demande également qu'une restructuration du réseau de bus soit opérée à la mise en service du Tram T13 Phase 2 afin de garantir des liaisons facilitées du quartier avec les futures stations du Tram T13 Phase 2. Cette offre de restructuration des bus sera proposée par Île-de-France Mobilités à la ville d'Achères un an avant la mise en service du Tram T13 Phase 2.

Réponse détaillée de la maîtrise d'ouvrage

La demande d'une station supplémentaire du Tram T13 Phase 2 au niveau du quartier du Chêne feuillu et du Technoparc à Achères est un sujet qui est fortement ressorti dans les avis déposés par la population dans le cadre de l'enquête publique environnementale du Tram T13 Phase 2.

La Commission d'enquête estime que si ce sujet n'est pas directement l'objet de l'enquête publique environnementale, il n'est pas totalement hors sujet car plus le projet répondra aux besoins de mobilités des habitants, plus il permettra un report de la voiture individuelle vers les transports en commun et aura un effet bénéfique sur l'environnement.

Il est à noter par ailleurs que l'ajout d'une station par rapport au projet déclaré d'utilité publique pourrait être considéré comme une modification substantielle et à ce titre nécessiter une nouvelle déclaration d'utilité publique, sauf à fragiliser le projet, ce qui viendrait fortement reporter le calendrier actuel d'engagement des travaux.

Les éléments qui suivent permettent d'apporter à la Commission d'enquête des éléments expliquant pourquoi la mesure conservatoire « Chêne feuillu » avait été écartée du projet dès 2015, ainsi que des premiers éléments éclairant la faisabilité de cette station, dans un autre cadre et une autre temporalité que celle du projet Tram T13 Phase 2 tel que présenté à l'enquête publique environnementale de 2024.

1. Historique de l'arrêt Chêne Feuillu dans le projet T13 phase 2 : une suppression dès 2015

Lors de l'enquête publique de 2014 : une mesure conservatoire « Chêne feuillu » à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie)

Dans le projet présenté à la première enquête publique de 2014, la station dite d'Achères Chêne feuillu était prévue à titre conservatoire. Elle avait vocation à être réalisée non pas dans la temporalité de la mise en service du Tram T13 Phase 2 mais à l'horizon de mise en service de la ligne LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), avec laquelle une correspondance était prévue afin de

permettre des correspondances facilitées avec les autres branches du RER A et les trains de la gare Saint-Lazare.

Dans le projet présenté à l'enquête publique de 2014, le Tram T13 Phase 2 devait s'inscrire intégralement sur la Grande Ceinture avec uniquement 2 stations nouvelles : Poissy Grande Ceinture et Achères Ville RER.

2.2 ENQUETE ENVIRONNEMENTALE : NUISANCES DUES AU BRUIT

2.2.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

26 observations mentionnent des nuisances dues au bruit, principalement sur la première phase du projet et sur les communes de Noisy et Bailly.

Les riverains qui avaient eu l'habitude d'une circulation de trains du temps du TGO entre l'Etang la ville et Bailly semblent désagréablement surpris du bruit du tram 13 particulièrement pour les convois techniques du matin et du soir. Il semble que deux points génèrent des émergences de bruit particulièrement désagréables : le passage des aiguilles proches du rond-point du Rennemoulin et le klaxon des trains

Les riverains proposent de déplacer ou supprimer les aiguillages qui ne seraient pas utilisés et de réduire la vitesse à 30 km/h sur cette portion de voie. Ils souhaiteraient avoir des précisions sur les consignes d'usage du klaxon par rapport à la sonnette du tram.



En règle générale, les riverains sont assez inquiets de l'augmentation du bruit avec le doublement des fréquences de passage dans la partie sud de la ligne. Des habitants de la résidence Gaillarderie à Noisy-le-Roi regrettent que le nouvel indicateur d'émergence de bruit ne soit pas utilisé.

Dans la partie phase 2, une personne s'inquiète du bruit du tram en centre-ville de Poissy une autre pour les maisons proches de la ligne au chêne feuillu.

Enfin certains pointent la disparité de traitement dans l'enquête environnementale pour les nuisances dues au bruit, entre la faune sauvage et les humains le long de la voie.

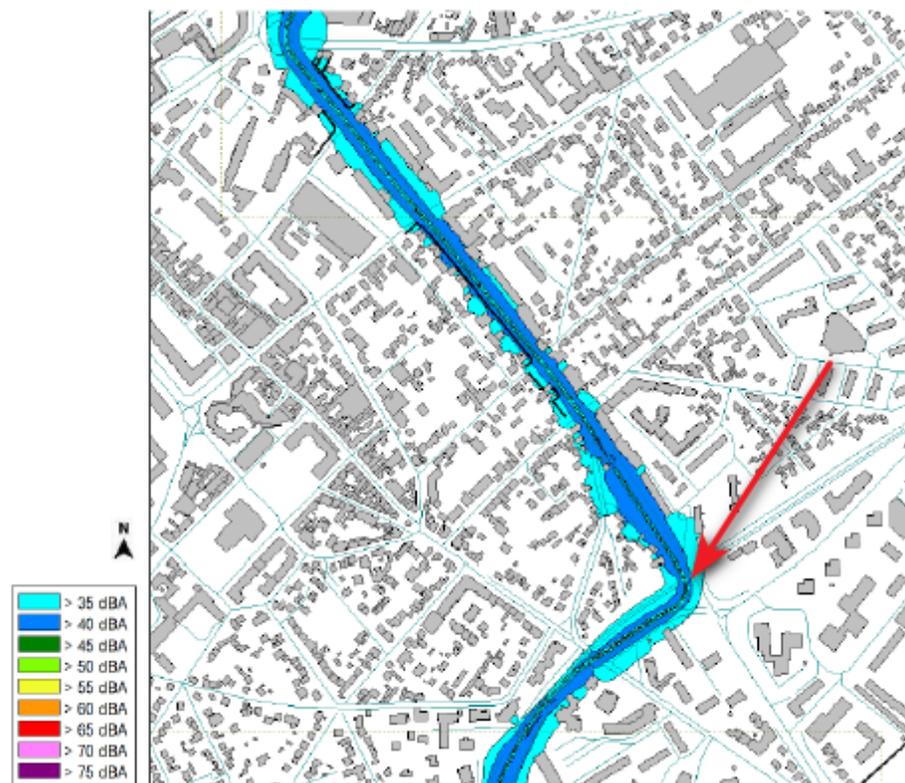
2.2.2 Questions de la Commission d'enquête

La vitesse d'exploitation a-t-elle changé entre le TGO et le Tram 13 phase 1 ?

Mis à part l'arrêt terminus à Saint-Cyr qui ne peut pas être assuré par les rames partant ou arrivant du garage de Versailles Matelots, quelle est la justification des convois techniques. Les gares n'ayant pas de personnel, la commission d'enquête ne comprend pas le besoin de convois techniques à vide qui semblent gêner plus particulièrement les habitants de Noisy-le-Roi et Bailly.

Dans sa partie tram en forêt de Saint-Germain, la voie est-elle clôturée ?

Dans le document Partie 2 Etat initial du site et de son environnement page 380 on trouve le graphique de simulation suivant :



Comment se fait-il que les grincements des roues du tram avec un virage à très faible rayon de courbure n'apparaissent pas sur le graphique, ou bien s'ils sont

difficilement modélisables comme l'indique la page 181, pourquoi ne pas mettre une zone grise "non modélisable" ?

Le graissage des joues de roue est-il déjà opérationnel sur le tram 13 phase 1, en particulier juste après la gare de Lisière Pereire dans le virage vers Saint Germain RER ?

Les riverains de Noisy-le-Roi indiquent que les phases d'accélération et freinage génèrent un bruit supplémentaire. Ceci n'apparaît pas sur les cartes de simulation. Ce bruit est-il subjectif ou bien non modélisé ?

Plusieurs riverains citent l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Celui-ci est-il pris en compte dans l'étude environnementale ?

2.2.3 Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

A titre liminaire, le Maître d'Ouvrage rappelle que les engagements pris sur la phase 1 ont été intégralement respectés. Les campagnes de mesure très importantes effectuées à la mise en service en 2022 ont démontré le respect des seuils réglementaires en vigueur et la fiabilité des modélisations effectuées.

Concernant l'évolution de la vitesse d'exploitation entre la TGO et le Tram T13 Phase 1

La vitesse sur la TGO lorsqu'elle était exploitée était aussi d'environ 90 km/h comme c'est actuellement le cas sur la partie ferroviaire du Tram T13 Phase 1.

Concernant la nécessité des convois techniques

Les convois techniques servent à acheminer les rames aux terminus de ligne avant de démarrer le service commercial, généralement prévu de débuter de chaque côté de la ligne à la même heure. A l'inverse, les convois techniques du soir servent à remiser les rames au SMR pour la nuit. Les convois techniques sont une pratique classique sur les réseaux ferroviaires dès lors qu'un unique SMR alimente les deux sens de circulation. Dans la situation actuelle, un unique convoi technique circule à vide le matin vers 5h30 permet un pré positionnement

de la rame à Saint Germain pour son exploitation commerciale à 6h00. L'ouverture au public de premier convoi nécessiterait de le faire partir plus tôt : dès lors qu'un convoi est ouvert au public, son temps de parcours est plus long et nécessite une prise de service anticipée des conducteurs. Pour répondre aux demandes des riverains des communes de Noisy-le-Roi et Bailly, ce convoi technique circule actuellement à vitesse limitée sur les zones concernées afin de réduire le niveau de bruit.

À ce stade, il est privilégié d'ouvrir, dans le cadre la mise en service du T13 phase 2, ces convois techniques de pré-positionnement aux terminus d'Achères et Saint-Germain en-Laye aux voyageurs, qui s'opéreront dans les mêmes conditions qu'actuellement, avec une vitesse réduite à 50 km/h sur les secteurs de Bailly et Noisy-le-Roi. Aucun train ne devrait donc circuler donc à vide. Les trains techniques du matin seront ouverts aux voyageurs à partir de la station Portes de Saint-Cyr, ils ne desserviront en effet pas la station Saint-Cyr RER car cela supposerait de revenir en arrière dans un mouvement technique supplémentaire.

L'ensemble des convois techniques du soir auront en revanche pour terminus Saint-Cyr RER. Les études d'exploitation seront ajustées en fonction des objectifs de desserte et de la fréquentation tout en intégrant le principe de maîtriser les perturbations sur les zones traversées. En tout état de cause, les premières circulations de tram, qu'elles soient à vides ou non, ne démarreront pas avant celles actuellement mises en œuvre.

L'ensemble des rames de la Phase 1 et de la Phase 2 sera remisé sur le site de Versailles-Matelots dans un objectif de maîtrise des coûts de construction et d'exploitation. Ce principe est fixé depuis la déclaration d'utilité publique du Tram T13 Phase 1 et a été confirmé dans la déclaration d'utilité publique de du Tram T13 Phase 2. Cet emplacement a été retenu car il est situé à proximité du Réseau Ferré National et est un terrain suffisamment vaste pour accueillir le SMR Phase 1 et ses adaptations dans le cadre de la Phase 2.

Concernant les clôtures en section forestière

Le projet Tram T13 Phase 2 sera bien clôturé en section forestière. Cela répond en priorité à la mise en sécurité des usagers dans les massifs forestiers et à la protection de la biodiversité afin d'éviter le risque de collision avec la grande faune dans les sections forestières sud et nord.

Ainsi, au sein des « zones à risques » (liés aux balles de golf), une clôture de 3 m minimum, enterrée sur 30 cm est prévue.

Hors zone à risques, une clôture de 2 m minimum, enterrée sur 30 cm est prévue, afin que la faune sauvage (notamment chevreuil et sanglier) ne puisse pas la franchir ou la détériorer par creusement.

Afin d'assurer le rétablissement des continuités écologiques pour la petite faune, des points de passages seront créés via des ouvertures régulières par découpage de la maille en pied de clôture : d'environ 15 cm x 15 cm tous les 10 mètres environ.

Le rétablissement des continuités écologiques pour la grande faune sera assuré par les deux Passages Grande Faune (PGF) prévus dans le cadre du projet Tram T13 phase 2 :

- Le PGF Mixte de la Mare aux Bœufs ;
- Le PGF des Volières.

En traversée nord, les discussions avec l'Infrapôle de SNCF Réseau (gestionnaire du RFN) se poursuivent concernant les modalités opérationnelles de création de passages petite faune dans les clôtures existantes du RFN situées entre le RFN et le futur Tram T13 Phase 2, de manière à assurer la transparence du Tram T13 Phase 2.

Ces éléments sont présentés dans les détails des mesures MR 09 et MR 10 au Chapitre 3.3 de la Partie 4B de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées » et au Chapitre 7C - Mesures de réduction de la Pièce E – Dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées.

Concernant le grincement des roues du tramway dans une courbe de faible rayon

Dans les courbes de faibles rayons, le contact roue / rail peut générer un bruit constitué de hautes ou moyennes fréquences qui peut constituer une gêne au voisinage du tramway. Le risque de crissement est potentiellement plus marqué dans les courbes dont le rayon est inférieur à 100 ou 200 m selon le type de matériel roulant, même si la présence d'une courbe n'implique pas nécessairement la survenance de crissements. Différentes hypothèses de génération du crissement ont été analysées. La plus fréquemment retenue est celle du frottement roue-rail latéral, dû à l'angle de dérive élevé imposé aux roues dans les courbes de faible rayon. Cette dérive engendre une instabilité dynamique de la roue, synonyme de vibrations et de bruit.

Bien qu'identifié, le crissement reste difficilement maîtrisable car il dépend de paramètres dont l'influence n'est pas clairement établie. Les mesures suivantes sont mises en œuvre en phase exploitation :

- Une maintenance soignée du profil des roues sera de rigueur (pouvant aller jusqu'à leur reprofilage) ainsi qu'un usinage des rails ;
- Les conducteurs pourront réduire leur vitesse dans les zones à risque identifiées ;
- Les zones en courbes peuvent être graissées depuis la rame (voir réponse suivante).

À noter que les roues vont, au fil de l'exploitation du projet, s'usiner à la forme des rails et ainsi limiter les crissements

Le phénomène de crissement reste très aléatoire et la réaction du matériel roulant sur une nouvelle infrastructure peut difficilement être anticipé. Le pic de bruit du crissement n'est par ailleurs pas modélisable, sachant qu'en outre les cartes de bruits présentées restituent des indicateurs de bruit moyennés sur des plages temporelles (6h-22h et 22h-6h) conformément à la réglementation.

Concernant le graissage des roues sur le Tram T13 Phase 2

Le graissage des joues de roues appelés aussi « graissage boudin » permet de réduire l'usure des pièces métalliques au niveau des roues mais n'a pas de lien avec le crissement en courbe de faible rayon.

Afin de réduire les nuisances sonores dues aux crissements générés par les roues des tramways, les seuls dispositifs existants à ce jour susceptibles de réduire ou supprimer ces crissements sont les dispositifs de lubrification de la tête de rail (TOR : Top of Rail). Ils sont soit implantés sur l'infrastructure, soit embarqués sur le matériel roulant. Ils déposent, juste en amont et/ou le long des courbes, de la pâte anti-crissement sur le dessus du rail et réduisent ainsi les bruits de crissement. Ce dispositif a été mis en place sur le Tramway T4 en Ile-de-France et s'est avéré concluant.

Compte-tenu des impacts que peuvent avoir les dispositifs TOR sur la sécurité du système : performance de freinage, détection du matériel roulant, ..., il est nécessaire d'évaluer l'acceptabilité du risque afin de discriminer les zones pouvant être lubrifiées dans des conditions de sécurité acceptables.

Aussi, en lien avec le guide « Méthodologie d'évaluation de l'acceptabilité du risque - Lubrification tête de rail » en date de février 2024 du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés ayant entre autres pour mission de produire et de diffuser des documents et référentiels techniques relatifs à la sécurité et de délivrer les avis et attestations prévus par la réglementation en matière de transports publics), une étude sera réalisée sur le Tram T13 pour vérifier l'acceptabilité d'un tel dispositif en fonction des critères du guide (pente, vitesse, environnement, etc...).

Concernant la prise en compte des phases d'accélération et freinage

La réglementation ne demande pas la prise en compte dans les modélisations acoustiques des phases d'accélération et de freinage, elles n'ont pas conséquent pas été modélisées dans le cadre des études menées sur le projet.

Cependant, les mesures faites sur le T13 phase 1, y compris sur des zones d'accélération, décélération sont cohérentes avec la modélisation faite au moment des études. Une campagne de mesure sera réalisée à l'issue de la mise en service pour contrôler le respect des engagements en matière de bruit.

Concernant la prise en compte de l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006

L'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des Cartes de Bruits Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ne vise pas les mêmes objectifs qu'une étude acoustique menée sur un projet, dans le cadre d'une étude d'impact.

L'étude menée sur le projet de Tram T13 Phase 2 a pour objet de déterminer, grâce à une modélisation détaillée prenant en compte l'environnement immédiat (topographie, données techniques du projet, environnement bâti) grâce à des mesures de bruit et un calage du modèle, si sa mise en service est de nature à engendrer des dépassements des seuils acoustiques réglementaires dus à la nouvelle infrastructure tram-train et/ou aux modifications des voiries et des trafics qui y sont attendus.

Les CBS et PPBE sont du ressort des gestionnaires d'infrastructure concernés et ont vocation à réaliser un inventaire des infrastructures bruyantes et à cartographier le bruit à grande échelle afin de hiérarchiser les enjeux ainsi que, éventuellement, à mettre en évidence des Points Noirs Bruit.(paragraphe 9.3.1 de la pièce C – Analyse de l'état initial du DAE). Les CBS et le PPE présentent des degrés de précision sur les données d'entrées prises en compte (en particulier la topographie et l'état initial) adaptées à ces objectifs est généralement beaucoup plus faibles.

2.3 ENQUETE ENVIRONNEMENTALE : ENVIRONNEMENT DE LA GARE D'ACHERES

2.3.0 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Une quinzaine d'observations regrettent l'abandon de l'agrandissement du pont route en gare Achères. La ville est ainsi coupée en deux surtout pour le nouveau quartier avec un passage à voie unique et un trottoir très étroit pour les piétons et les vélos.



Le changement de terminus de la gare d'Achères Ville pose également plusieurs problèmes, notamment l'abandon de l'élargissement du pont sous la voie ferrée du RER A qui aurait permis sa sécurisation pour permettre aux piétons et cyclistes de l'emprunter.

Les enfants qui habitent le quartier de la Petite Arche nouvellement construit devront se rendre à la nouvelle école Claudie Haigueré qui se trouve de l'autre côté de la gare, le passage actuel n'est clairement pas adapté et sécurisé pour ce trajet. Maintenir le terminus à côté du parking relais permettrait de désenclaver le quartier de la petite arche qui est actuellement coupé du reste de la ville, sans oublier l'avantage d'avoir un parking juste à côté

du tram pour les personnes véhiculées. L'élargissement du pont et sa sécurisation permettront également de faciliter le report des habitants sur les mobilités douces grâce à des infrastructures pensées pour.

2.3.1 Questions de la Commission d'enquête

Serait-il possible de creuser au moins un tunnel piétons vélos sous la voie du RER ou de modifier la gare pour laisser un passage libre sans compostage ?

2.3.2 Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Lorsque les gares sont équipées de portique de contrôle d'accès, un passage permettant de traverser la gare est possible y compris pour la gare d'Achères RER : un pass ponctuel est distribué au guichet pour ceux qui veulent passer occasionnellement et il y a un pass distribué en mairie valable un an pour les habitués.

Indépendamment du projet de Tram T13 Phase 2, un nouveau programme pour l'élargissement du Pont-rail d'Achères est à étudier pour répondre aux besoins de la ville afin d'améliorer le lien ville-ville et la desserte de la ZAC de la Petite Arche. Le financement d'une étude de faisabilité est en cours de discussion entre les acteurs locaux et SNCF Réseau.

2.3.3 Appréciations de la commission d'enquête sur les réponses

La commission d'enquête note que le projet d'élargissement du pont n'est pas abandonné, mais délégué auprès d'autres acteurs. Elle apprécie l'existence du pass délivré en mairie qui permet à la population d'utiliser la gare.

Ce point devra de toute façon être revu lors de l'extension future vers CERGY.

2.4 DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

2.4.1 Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Ce point n'a fait l'objet d'aucune observation. Seule la mairie de Sant Germain s'est inquiétée du traitement des eaux usées en phase chantier.

2.4.2 Questions de la Commission d'enquête

Compte tenu de la configuration du projet linéaire, situé soit sur un plateau, soit en zone peu accidentée, celui-ci a un impact modéré sur l'écoulement et l'infiltration des eaux. Il est indiqué à de nombreuses reprises des points de vigilance sur les pollutions des eaux. Quelles sont les mesures prises par les maîtres d'ouvrage pour gérer le non-respect des procédures par les entreprises contractantes ?

2.4.3 Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Pour rappel, la présentation des mesures proposées et des engagements de la Co-Maîtrise d'ouvrage afin de préserver la qualité des sols et des eaux superficielles comme souterraines lors des travaux est effectuée en *Pièce B1 – Notice du dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau* (Partie 6), en *Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées »* (Partie 4A, Chapitre 4) et *Partie 8 – « Estimation des coûts des mesures »* (Chapitre 5.1).

Les principales mesures sont les suivantes :

- La mise en œuvre d'un assainissement de chantier permettant de prétraiter et d'écrêter les débits des eaux avant rejet au réseau (après accord du gestionnaire et selon ses prescriptions) ou infiltration ;
- L'entretien préventif et curatif des dispositifs d'assainissement provisoires pendant toute la durée des travaux ;
- Interdiction des rejets directs dans le milieu naturel ;
- Règles strictes de stockage et de manutention des substances polluantes utilisées lors des travaux ;

- Règles strictes de gestion des déchets de chantier et nettoyages réguliers des emprises chantier ;
- Traitement adapté des eaux usées issues des bases vies et des bases travaux (microstation d'épuration, rejet au réseau, sanitaires chimiques autonomes) ;
- Elaboration par les entreprises travaux d'un Plan d'Organisation et d'Intervention (POI) présentant l'organisation des moyens techniques et humains à mettre en œuvre afin de prévenir les conséquences de toute pollution accidentelle.

A ces mesures génériques applicables à toutes les emprises travaux du projet s'ajoutent des mesures supplémentaires spécifiques aux travaux prenant place dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Achères, situé en traversée forestière nord. Dans ce secteur, en plus des mesures applicables sur le reste du projet, s'ajoutent :

- L'interdiction de stationnement de tout engin de chantier ;
- L'interdiction d'entreposage de toute substance polluante ;
- L'installation d'aires de lavages et de collectes étanches ;
- La mise en place d'une procédure d'alerte renforcée en cas de pollution accidentelle ;
- La réalisation de mesures de suivi quantitatives et qualitative de la nappe captée par des piézomètres dédiées posés avant le démarrage des travaux. Un suivi trimestriel sera assuré pendant la durée des travaux dont les résultats seront transmis à la Police de l'eau et à l'Agence Régionale de Santé des Yvelines. Ce suivi sera maintenu deux fois par an pendant une période minimale de trois ans après la fin des travaux.

La mise en œuvre effective de ces mesures par les entreprises ainsi que leur suivi seront encadrés par le Système de Management Environnemental (SME) déployé sur le projet. Cela se traduit par :

- Le transfert aux entreprises travaux de la mise en œuvre des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et le futur arrêté préfectoral. Les prescriptions seront intégrées dans une

Notice de Respect de l'Environnement (NRE) qui est une pièce contractuelle des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) et donc des futurs marchés de travaux ;

- L'obligation pour les entreprises répondant à l'appel d'offre de proposer un Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement (SOPRE) ;
- L'établissement par les entreprises adjudicataires des travaux d'un Plan de Respect Environnement (PRE) dans lequel elles s'engagent sur les moyens à mettre en œuvre, en se basant sur le SOPRE.

Le respect de l'ensemble des engagements pris par les entreprises sera assuré par la Maîtrise d'œuvre qui aura entre autres pour rôle de contrôler la conformité des PRE aux prescriptions contractuelles de la NRE, et a fortiori de l'arrêté d'autorisation environnementale, puis le respect des dispositions des PRE des entreprises sur la durée des travaux. En plus de la validation des documents et méthodologies établis par les entreprises, la maîtrise d'œuvre réalisera des inspections de chantier, contrôlera le bon déroulement des activités les plus sensibles lors des travaux, suivra le traitement des anomalies et non-conformités identifiées.

Par ailleurs, un Ecologue de chantier désigné par chaque Maître d'ouvrage assurera les missions nécessitant des compétences écologiques spécifiques telles que : la localisation et le balisage préalable aux travaux des éléments ponctuels présentant un intérêt pour la biodiversité ainsi que la localisation et le balisage des espèces exotiques envahissantes, la vérification régulière sur le terrain du bon état des installations mises en place pour la protection des milieux naturels (balisage notamment, barrières anti-retours, hibernaculum...), l'assistance pour l'éradication des espèces végétales envahissantes, la localisation et la vérification des arbres gîtes potentiels pour les chiroptères ainsi que l'accompagnement lors de la mise en œuvre des méthodes d'abattage doux, ...

En outre, les DCE de travaux prévoient l'application de pénalités financières dissuasives en cas de non-respect des prescriptions environnementales mentionnées dans la Notice de Respect de l'Environnement.

L'ensemble de ce suivi fera l'objet d'un reporting auprès des services de l'Etat selon les modalités définies dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

Enfin, en complément de l'action des Maîtres d'œuvre, la Co-Maîtrise d'Ouvrage pourra organiser des audits des travaux à tout moment y compris sur le plan du respect des prescriptions environnementales.

2.4.4 Demande d'autorisation de défrichage

Les opérations de défrichements en forêt de protection de Saint-Germain-en-Laye impactent une superficie totale de 14,32 ha environ sur un linéaire d'environ 5.7 km. Elles se divisent en deux tronçons :

- Nord (coté Achères gare) sur 8,48 ha
- Sud (Saint-Germain-en-Laye – golf) sur 5,77ha,

La partie centrale correspond au tracé urbain de Poissy qui est traitée au chapitre demande autorisation de coupe d'arbres d'alignement.

L'opération de défrichage nécessaire à la réalisation du Tram T13 Phase 2 doit faire l'objet de deux types de mesures compensatoires :

- 1- Au titre de ses impacts sur les habitats, la faune et la flore sauvage
- 2- Au titre du défrichage

La surface défrichée est de 14,32 ha. La compensation applicable est de 65,872 ha conformément à l'application d'un ratio de 4.6 ha pour 1ha défriché.

Cette compensation a été fixée par arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005 portant dérogation au délai de réalisation des compensations forestières signifiant un délai supplémentaire de 15 ans, soit l'application d'un délai de 20 ans.

5.1.3. Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Une observation a été déposée dans le registre d'Achères

Celle-ci indique que la compensation n'en est pas une, car elle est Illusoire parce qu'en discontinuité lointaine avec la forêt domaniale de Saint-Germain.

Les observations portent essentiellement sur les alignements des arbres (cf chap. 6.6 Demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement)

5.1.4. Questions de la Commission d'enquête

Sur l'organisation des travaux en période de nidification

Les opérations de défrichements, si elles sont pratiquées au printemps, période de reproduction et de nidification des oiseaux, amènent nécessairement à détruire des nids

La commission d'enquête demande si les défrichements envisagés seront exclusivement programmés durant une période où l'impact sur la biodiversité serait la moins impactante

L'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005

L'arrêté préfectoral susvisé a-t-il fait l'objet d'un recours contentieux ? Et si oui quel en est l'objet ?

Sur la présentation des défrichements et compensation

Afin d'avoir une lecture plus synthétique par les habitants, la commission d'enquête aurait apprécié des tableaux récapitulatifs indiquant les travaux de compensation pour chacun des sites relevés, leur surface, le délai de compensation sur 5 ans voire sur 20 ans ?

Sur les sites de compensation

Les différentes mesures de compensation sont éloignées du massif forestier de Saint-Germain-en-Laye. Bien qu'abordé dans le dossier, pourquoi certains des sites analysés n'ont pas été privilégiés, comme à Achères et Saint-Germain-en-Laye ?

Sur la compensation financière amélioration sylvicole

Le projet de défrichement indique qu'une compensation financière dite d'amélioration sylvicole est évaluée pour un montant de 1 284 665 € aux conditions économiques de mars 2023 (alors qu'il était de 1 075 371 € aux conditions économiques de janvier 2013).

Ce montant sera-t-il réajusté, au vu de la durée de compensation dérogatoire signifiée par arrêté préfectoral ?

Au regard des politiques publiques évoluant, notamment en matière financière, comment ce montant est-il garanti ?

Sur la compensation d'amélioration sylvicole

Cette compensation sylvicole est subordonnée à une programmation quinquennale sur 20 ans.

S'agissant de protection et de régénération des écosystèmes, comment est planifiée cette compensation, quelles autorités en organise le suivi et le contrôle ?

Sur l'Avis de la CNPN

Dans sa conclusion la CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) a émis un **avis défavorable** concernant la dérogation de 15 ans supplémentaire de l'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005 et recommande de lui représenter un dossier amélioré.

Quelle réponse apportez-vous cette formulation de l'avis du CNPN ?

5.1.5. Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant la période de réalisation du défrichement

L'une des principales mesures de réduction des impacts du projet, et particulièrement de l'opération de défrichement, sur l'avifaune est la mesure *MR02 - Adaptation de la période des travaux sur l'année* décrite au Chapitre 7C - Mesures de réduction de la Pièce E – Dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées ainsi que dans le Chapitre 5.3.2 de la Partie 4A de la Pièce C - Étude d'impact - Partie

4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées ».

Cette mesure d'adaptation de la période des travaux dans le milieu naturel permet de limiter les perturbations en période de reproduction, ainsi que le risque de destruction d'individus d'espèces protégées en se basant sur les exigences écologiques de l'ensemble des taxons.

Cela permet également de réduire la destruction d'individus, ou d'habitats, à des périodes où ces espèces réalisent une fonction décisive dans la réalisation de leur cycle biologique.

Le tableau suivant, issu de la mesure de réduction MR02, résume les périodes de sensibilités pour les espèces.

Calendrier civil	Jan	Fév.	Mar	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Oct.	Nov.	Déc.
Oiseaux hivernants	Red	Red	Green	Red								
Oiseaux nicheurs	Green	Green	Yellow	Red	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green
Amphibiens	Red	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red
Reptiles	Red	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red
Insectes	Yellow											
Mammifères non volants	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green
Chiroptères	Yellow	Yellow	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Yellow	Yellow
Légende												
Période de moindre sensibilité pour le groupe concerné								Green				
Période de sensibilité moyenne pour le groupe concerné								Yellow				
Période de forte sensibilité pour le groupe concerné								Red				

De manière générale, les mois de septembre – octobre constituent les mois les plus en adéquation avec les exigences écologiques d'un maximum d'espèces pour ce qui concerne la phase de déboisement/défrichage. En effet, les oiseaux, les mammifères, les amphibiens et les reptiles ont, à cette période, terminé leur phase de reproduction et sont suffisamment actifs pour fuir en cas de dérangement.

L'idéal est de pouvoir réaliser les travaux de suppression de la végétation en septembre et octobre et d'effectuer les autres travaux lourds de décapages,

terrassements, etc, en suivant et jusqu'à fin février afin d'éviter la recolonisation du milieu.

Calendrier civil	Jan	Fév.	Mar	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Oct.	Nov.	Déc.
Mise en place des barrières, balisage au préalable des travaux	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Travaux préparatoires de déboisement, défrichage, élagage, suppression de la végétation	Yellow	Yellow	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Yellow	Yellow
Travaux lourds (terrassement, décapage)	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green
Légende												
Période globalement favorable pour la réalisation des travaux – Pas de restriction								Green				
Période assez défavorable au regard des caractéristiques des travaux – Limitation des travaux si possible, plus forte vigilance, appui Coordinateur environnemental (CE)								Yellow				
Période très défavorable pour la réalisation des travaux – A éviter pour les travaux								Red				

La Co-Maîtrise d'ouvrage s'est ainsi engagée à réaliser les travaux préparatoires dans les milieux entre mi-septembre et mi-février.

Toutefois, un suivi d'un écologue fauniste spécialisé en ornithologie (Mesure MR 08 - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier) sera réalisé fin février. En l'absence d'indices de reproduction (chants, présence de nids) à l'intérieur et à proximité des emprises projet, à titre exceptionnel, les travaux de défrichage pourront être autorisés jusqu'à la mi-mars.

Concernant les recours sur l'arrêté préfectoral 78-2024-02-02-00005

La DDT des Yvelines a été interrogé à ce sujet. Par courrier électronique du 31 juillet 2024, le service environnement de la DDT a indiqué ne pas avoir connaissance d'un tel recours.

Concernant la présentation synthétique de compensation au titre du défrichement

Pour information, une présentation résumée de la compensation retenue est effectuée dans la *Pièce A2 - Justification de la maîtrise foncière du projet par la Co-Maîtrise d'ouvrage du Tram T13 Phase 2*. Elle est ensuite détaillée au Chapitre 3 de la Partie 6 de la *Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement*.

Pour répondre à la demande de la Commission d'enquête, le tableau suivant permet d'avoir une lecture plus synthétique de la compensation prévue au titre du défrichement.

Type de compensation	Site	Localisation	Surface	Durée de suivi de la compensation
Boisement compensateur	Île d'en Haut	Conflans-Sainte-Honorine (78)	13,40 ha	20 ans
Boisement compensateur	Grande Ceinture déclassée – Tronçon 2	Poissy (78)	1,57 ha	20 ans
Travaux d'amélioration sylvicole	Forêt de Saint-Germain	Saint-Germain-en-Laye (78)	50,92 ha compensée par une indemnité de 1 075 K€ (ce 01/2013)	20 ans*
* L'arrêté préfectoral n°78-2024-02-02-00005 portant dérogation au délai de réalisation des compensations forestières a été obtenu le 2 février 2024. Cet arrêté autorise ainsi la réalisation des travaux d'amélioration sylvicole sur une durée de 20 ans.				

En complément du projet de compensation défrichement, Île-de-France Mobilités porte deux mesures d'accompagnement reposant :

- Sur des aménagements paysagers sur le site aux abords de l'aire des gens du voyage, à Saint-Germain-en-Laye (4,38 ha) et dont la sécurisation foncière passerait par un conventionnement avec la commune de Saint-Germain-en-Laye ;
- Sur de nouveaux boisements au sein de la forêt de Maubuisson, à Méry-sur-Oise et à Bessancourt (6 ha) et dont la sécurisation foncière passerait par un conventionnement avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP).

Concernant l'éloignement des sites de compensation de la forêt de Saint-Germain

Nous rappelons ci-après la méthodologie ayant conduit aux sites finalement retenus et présentés comme sites de compensation au titre du défrichement. Cette méthodologie est présentée dans les pièces suivantes du dossier de demande d'autorisation environnementale :

- Chapitre 3.7.4.3 de la Partie 4A de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 4 – « Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées » ;
- Chapitre 3.1 de la Partie 6 de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement ;
- Chapitre 4.2 de la Pièce I - Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage.

En particulier, IDFM confirme que les communes d'Achères et de Saint-Germain-en-Laye font bien partie du périmètre au sein duquel des sites de compensation ont été recherchés.

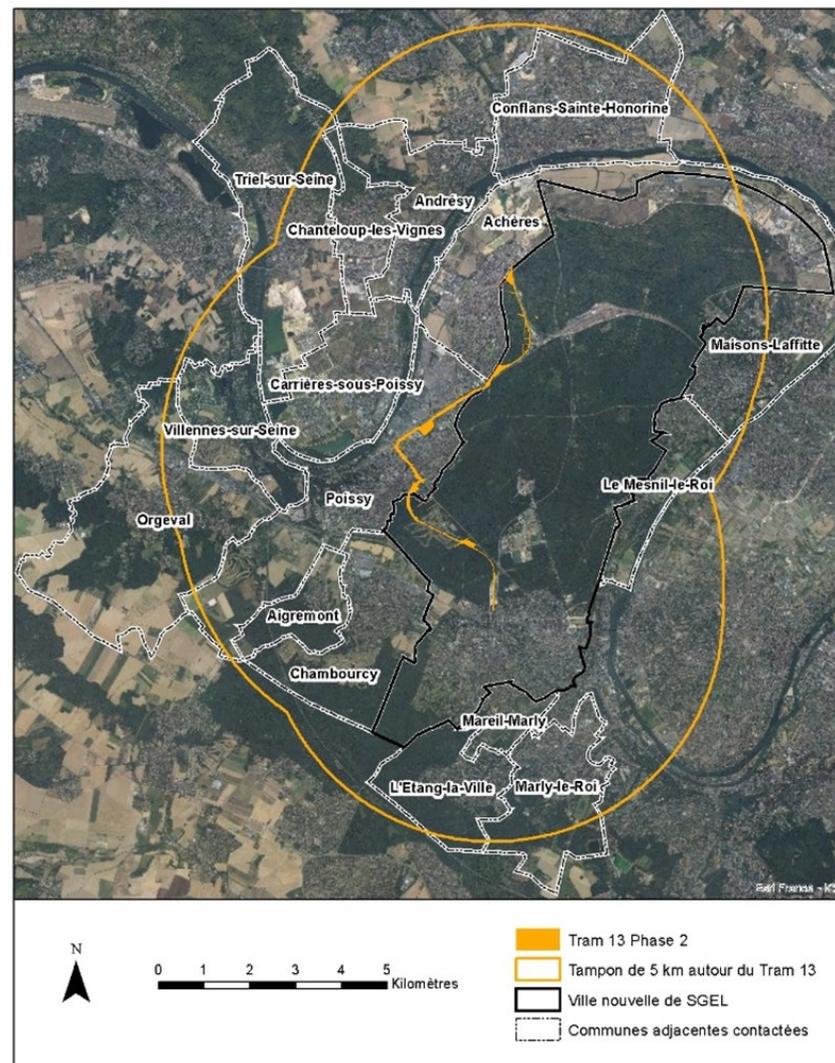
En tant que maître d'ouvrage coordonnateur, Île-de-France Mobilités a missionné CDC Biodiversité pour rechercher des terrains éligibles aux compensations écologiques et de défrichement du projet de Tram T13 Phase 2. Les terrains recherchés devaient répondre aux critères détaillés ci-après :

- Localisation : au plus proche du projet. Les recherches se sont concentrées en priorité sur la commune portant la majorité des impacts du projet (Saint-Germain-en-Laye), ainsi que dans les communes voisines (notamment Poissy, Achères et Conflans-Sainte-Honorine). Afin d'explorer un maximum de possibilités au plus proche, la recherche a été étendue jusqu'à 5 km ;
- Occupation du sol : pour la compensation défrichement, la recherche a porté sur des sites à boiser (volonté locale de création de boisement), ou à reboiser (parcelles forestières dont l'état sylvicole est dégradé) ;
- Surface : pour la compensation défrichement, de grandes surfaces ont été recherchées afin de permettre la (re)constitution de boisements exploitables d'un point de vue sylvicole ;
- Modalités de sécurisation foncière : acquisition ou conventionnement pour une sécurisation foncière à long terme.

CDC Biodiversité a identifié les opportunités foncières en prenant directement contact avec les acteurs locaux. Depuis janvier 2021, elle a réalisé une étude des informations fournies par la commune de Saint-Germain-en-Laye, ainsi qu'une étude des informations disponibles dans les documents d'urbanisme et une analyse par photo-interprétation des communes situées dans un rayon de 5 km autour du projet. Au total, 16 communes ont été contactées, en plus de la commune de Saint-Germain-en-Laye.

CDC Biodiversité a ainsi échangé en direct avec les services techniques des communes de Saint-Germain-en-Laye, Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Aigremont, Andrésy, Marly-le-Roi, Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, L'Étang-la-Ville, Maisons-Laffitte, Mareil-Marly, Villennes-sur-Seine, Orgeval, Mesnil-le-Roi et Poissy.

CDC Biodiversité a également contacté d'autres acteurs locaux du territoire : Seine Yvelines Environnement, le département des Yvelines, la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, l'ONF, la Ville de Paris (qui dispose de foncier sur le secteur), ainsi que son réseau de gestionnaires privés.



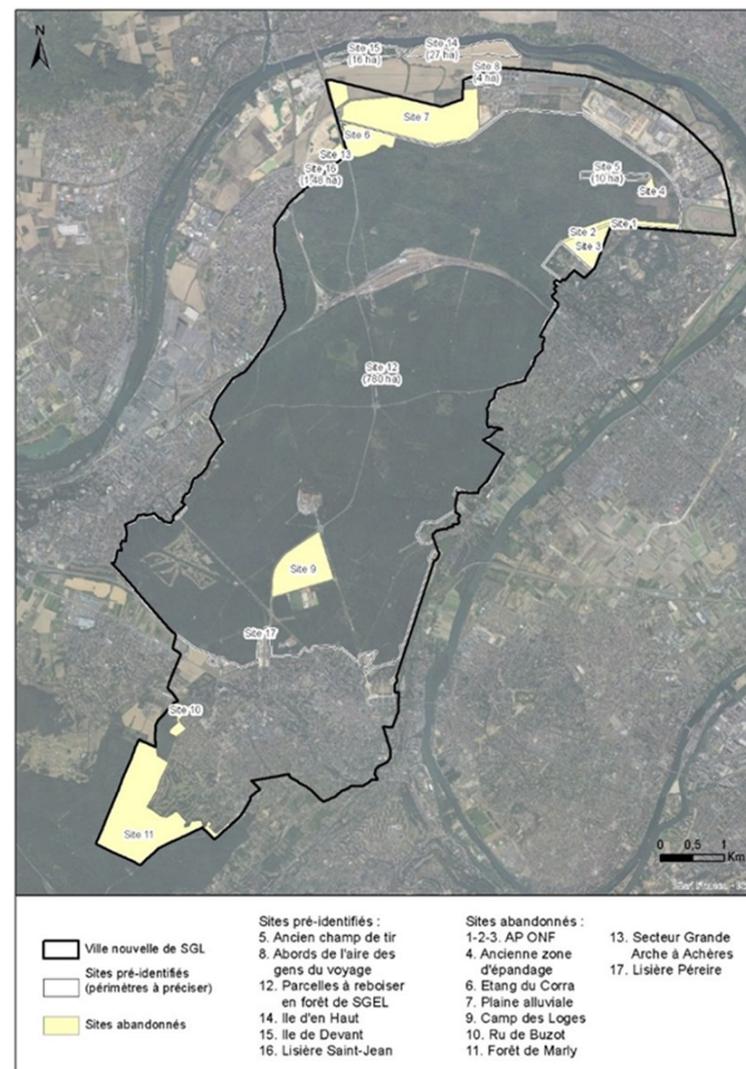
Périmètre de recherche des zones de compensation

Cette recherche de sites a donné lieu à une étude de faisabilité.

De nombreux échanges ont été organisés avec les partenaires locaux et institutionnels pour tester l'éligibilité et l'opportunité de projets de compensation sur ces sites.

Au total, une trentaine de réunions ont été organisées depuis fin 2019 sur le thème de la compensation du Tram T13 Phase 2.

La commune de Saint-Germain-en-Laye, qui porte la majorité du défrichement réalisé, a été étudiée en priorité, via des échanges réguliers depuis fin 2020. Ces échanges ont permis d'étendre le périmètre prioritaire aux abords de la forêt de Saint-Germain à Achères et Conflans-Sainte-Honorine.



Localisation de l'ensemble des sites investigués, source : CDC Biodiversité

Le tableau ci-après présente les 17 sites étudiés.

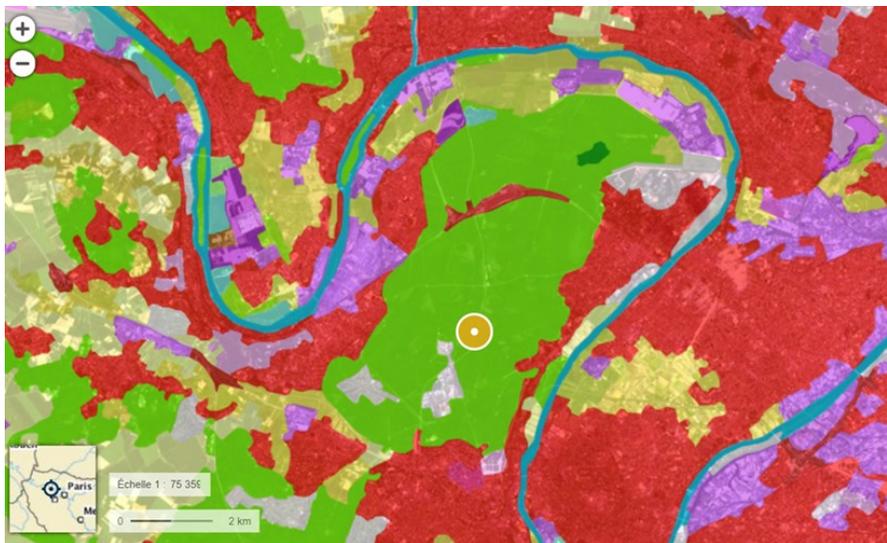
Nom	Motivation de l'abandon des sites
1-2-3 AP ONF	Ces secteurs ont été abandonnés car ils présentaient déjà un intérêt écologique certains en tant que milieux ouverts/ semi-ouverts au sein d'un boisement mature. Ainsi, le reboisement aurait été très impactant pour les espèces aussi bien faunistiques que floristiques. En complément, deux de ces sites (Ancienne zone d'épandage et ancien champ de tir) font déjà l'objet de plans de gestion ambitieux.
4. Ancienne zone d'épandage	
5. Ancien champ de tir	
6. Etang du Corra	Pas d'opportunité de reboisement sur le site.
7. Plaine alluviale	Le site n'est pas éligible en raison du projet d'exploitation de carrières dans la plaine par la commune de Saint-Germain-en-Laye sur son périmètre et par l'EPFIF sur le périmètre de la commune d'Achères. La faisabilité d'une mutualisation a été étudiée avec la commune de Saint-Germain mais n'a pas permis de trouver de solution sans nécessiter la redéfinition du périmètre de la carrière ou la tenue du planning des (re)boisements compensateurs du Tram T13 Phase 2.
8. Abords de l'aire d'accueil des gens du voyage	Exclu en raison de la proximité avec l'aire d'accueil des gens du voyage, questionnant la pérennité de ce boisement. Site retenu en tant que mesure d'accompagnement
9. Camp des Loges	Ce secteur n'avait pas pu être étudié davantage en raison de l'impossibilité de se mettre en relation avec les propriétaires.
10. Ru de Buzot	Ce secteur présentait davantage d'intérêt pour la compensation espèces protégées que pour du reboisement compensateur. Il a ensuite été écarté des études sur la compensation espèces protégées car il était déjà en bon état écologique, ce qui fait que la plus-value n'était pas significative et que la fréquentation forte du site (promeneurs, chevaux, sportifs, animaux) n'était pas compatible avec l'accueil de mesures compensatoires.

Nom	Motivation de l'abandon des sites
11. Forêt de Marly	Les échanges avec la commune de Saint-Germain-en-Laye avaient conduit à écarter ce site, la commune ayant formulé le souhait que la compensation défrichement soit réalisée dans le massif de Saint-Germain ou en extension vers le nord de celui-ci, dans un projet de reconquête de la forêt depuis Saint-Germain-en-Laye jusqu'à la Seine.
12. Parcelles à boiser en forêt de Saint-Germain	Ces parcelles ont été exclues car les peuplements ont été régénérés par l'ONF sur fonds propre.
13. Secteur Grande Arche Achères	La faisabilité du boisement semblait être peu prometteuse car ce secteur avait vocation à accueillir une butte formée par le confinement de terres polluées. L'acceptabilité locale d'un projet de reboisement sur ce type d'espace n'était pas garantie. En plus de la réussite technique du reboisement au regard des fortes pentes qui allaient être créées.
14. Île d'en Haut	Site retenu comme site de compensation.
15. Île de Devant	Les sites 15 et 16 sont beaucoup plus favorables à l'accueil de mesures compensatoires visant les espèces protégées. Ils ont été retenus comme site de compensation au titre des espèces protégées.
16. Lisière Saint-Jean	
17. Lisière Pereire	Le site a déjà fait l'objet de nombreuses coupes d'arbres et le projet retenu consistait en la recréation d'une lisière pluristratifiée.

Des considérations réglementaires et contextuelles sont également venues limiter la possibilité de réaliser des boisements à proximité de la forêt de Saint-Germain et sont présentées ci-après.

- Impossibilité de boiser sur des terres agricoles fertiles

La cartographie ci-après permet de rendre compte de l'occupation du sol aux alentours de la forêt de Saint-Germain.



Cartographie du secteur au regard de la couche Corine Land Cover 2018, source : ©Géoportail, avril 2024

Y sont localisées les occupations des sols suivantes.

Mode d'occupation du sol	Potentiel d'accueil de reboisement compensateur
Du tissu urbain discontinu	Non éligible
Des Zones industrielles ou commerciales / Zones recouvertes artificiellement (zones cimentées, goudronnées, asphaltées ou stabilisées : terre battue, par exemple), sans végétation occupant la majeure partie du sol. Ces zones comprennent aussi des bâtiments et / ou de la végétation	Non éligible
Des espaces verts urbains / Espaces végétalisés inclus dans le tissu urbain. Y compris parcs urbains et cimetières avec végétation	Non éligible
Extraction de matériaux / Extraction de matériaux à ciel ouvert (sablères, carrières) ou d'autres matériaux (mines à ciel ouvert). Y compris gravières sous eau, à l'exception toutefois des extractions dans le lit des rivières	Non éligible
Equipements sportifs et de loisirs Infrastructures des terrains de camping, des terrains de sport, des parcs de loisirs, des golfs, des hippodromes... y compris les parcs aménagés non inclus dans le tissu urbain	Non éligible
Terres arables hors périmètres d'irrigation / Céréales, légumineuses de plein champ, cultures fourragères, plantes sarclées et jachères. Y compris les cultures florales, forestières (pépinières) et légumières (maraîchage) de plein champ, sous serre et sous plastique, ainsi que les plantes médicinales, aromatiques et condimentaires. Non compris les prairies	Potentiellement éligible

Mode d'occupation du sol	Potentiel d'accueil de reboisement compensateur
Prairies / Surfaces enherbées denses de composition floristique composées principalement de graminacées, non incluses dans un assolement. Principalement pâturées, mais dont le fourrage peut être récolté mécaniquement. Y compris des zones avec haies (bocages)	Non éligible. Correspond au site de l'ancienne zone d'épandage et est déjà géré en plus d'avoir un intérêt écologique fort.
Plans d'eau Étendues d'eau, naturelles ou artificielles, de plus de 25 hectares.	Non éligible

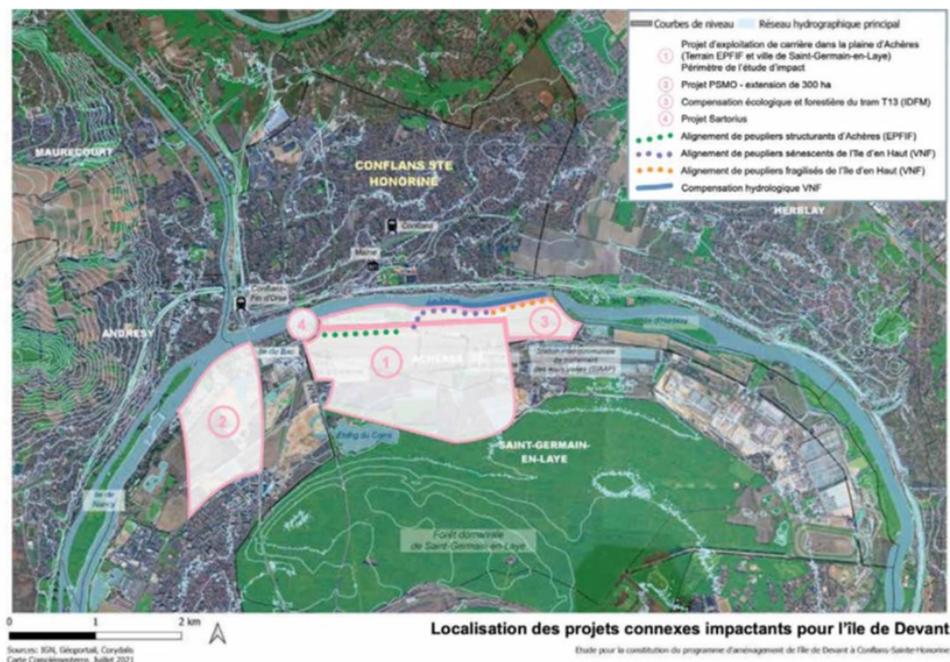
Les seules typologies d'habitats directement accolées à la forêt de Saint-Germain et qui pourraient éventuellement accueillir du reboisement sont les terres arables hors périmètres d'irrigation. Cependant, l'arrêté inter préfectoral n° 2023-03-15-00003 du 15 mars 2023 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement précise « ***qu'un boisement est une plantation qui concerne une surface non agricole, sans destination forestière antérieure, comme une friche. Il ne saurait porter atteinte au capital de terre agricoles fertiles*** ». Il n'est donc pas possible de réaliser de compensations forestières sur terres agricoles fertiles et cette interdiction figure également dans le SDRIF.

Le site de compensation au titre du défrichement situé sur le site Île d'en Haut présenté dans le dossier ne rentre pas dans cette catégorie car les sondages réalisés en 2023 par la Société Foncière montrent un haut niveau de pollution incompatible avec une exploitation agricole.

- Enjeu « projet de carrière » entre la forêt de Saint-Germain et l'Île d'en Haut, ne permettant pas de réaliser la continuité

La plaine alluviale entre le massif de Saint-Germain a par ailleurs dû être exclue de la réflexion sur la recherche de sites car une large part est occupée par un projet carrière porté par l'EPFIF et la ville de Saint-Germain-en-Laye dont

l'exploitation devrait durer de 20 à 25 ans. Le projet de carrière correspond au n°1 sur le plan ci-dessous. Les études de ce projet sont en cours.



PHASE PRO / Maîtrise d'œuvre pour la création d'un sentier de découverte et des accès fluviaux à l'Île de Devant, source : Ville de Conflans-Sainte-Honorine - Atelier -kosmes - Valétudes - Atelier Nature et Territoires Document livrable PRO - 16/08/2023 8 / 137

Au regard de ces éléments, il a été impossible de continuer à avancer sur un scénario de reboisement au sein de la Plaine alluviale. Des échanges avec la commune de Saint-Germain-en-Laye ont toutefois permis de définir que le site des abords de l'aire des gens du voyage et celui de l'Île d'en Haut n'étaient pas concernés.

Parmi les 17 sites étudiés par CDC Biodiversité, 13 sites ont donc été exclus, 2 sites ont été retenus comme sites de compensations au titre des espèces protégées (Lisière Saint-Jean et Île de Devant), 1 site a été retenu comme mesure d'accompagnement (abords de l'aire d'accueil des gens du voyage) et seul un site (Île d'en Haut) a pu être retenu comme site de compensation défrichement.

Ainsi le scénario retenu et présenté en enquête publique répond aux exigences de la réglementation sur la compensation défrichement et a été considéré comme prioritaire par l'ensemble des parties prenantes.

Concernant la compensation financière amélioration sylvicole

Il n'est pas prévu de réévaluer le montant associé aux travaux d'amélioration sylvicole présenté dans le dossier de demande d'autorisation d'environnementale dont le calcul est indépendant de la durée de mise en œuvre de la compensation (1,285 M€ ce 03/2023, soit 1, 075 M€ ce 01/2013). En tout état de cause, ce montant est cohérent avec la durée de la compensation.

Il est prévu que le budget associé aux travaux d'amélioration sylvicole soit intégré au budget de l'opération du tramway T13 Phase 2. Le protocole de financement avec les financeurs du projet (Etat, Région Île-de-France, Département des Yvelines) est en cours de finalisation au titre du volet mobilités CPER 2023-2027 avec l'objectif d'une conclusion d'ici fin 2024.

Des conventions seront ensuite formalisées entre IDFM et l'ONF pour la mise en œuvre et le suivi des travaux d'amélioration sylvicole.

Plus globalement, les engagements en matière de suivi et d'entretien des mesures compensatoires sur le long terme sont financés directement sur le budget de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités comme cela est pratiqué sur d'autres opérations (Tram T10, Tram T13 Phase 1).

Concernant la préservation des écosystèmes ainsi que le suivi et le contrôle de la compensation d'amélioration sylvicole

Comme cela est rappelé par la Commission d'enquête, les travaux d'amélioration sylvicoles se dérouleront sur une période de 20 ans sous la forme de programmes quinquennaux qui seront chacun compatibles avec le document d'aménagement forestier en vigueur. Ces plans, rédigés par l'ONF, se traduiront chacun par l'établissement d'une convention avec IDFM, en vue de leur mise en œuvre, qui précisera les modalités de suivi et de contrôle.

Concernant l'enjeu de conservation des écosystèmes nous rappelons que la liste des travaux proposés par l'ONF dans le cadre du premier plan quinquennal a été précisée dans une note de l'ONF en date du 16 mai 2024 (Voir Chapitres 3 3.7.4.3 de la Partie 4A de la *Pièce C - Étude d'impact - Partie 4* – « *Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées* » et 3.2.3 de la *Partie 6 de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement*).

1. Amélioration des peuplements pauvres ou dégradés.

Repérage et marquages de tiges d'avenir et valorisation par élagage, détournage, annélation et cassage de la végétation concurrente ;
Ouverture, marquage pérennes et entretien de cloisonnements d'exploitation (pour accès aux peuplements pauvres) ;
Plantation de diversification, par bouquets ou placeaux, d'essences adaptées au changement climatiques ;
Luttes contre essences envahissantes (ailante, cerisier tardif...)

2. Amélioration des peuplements non valorisés en gestion courante.

Réalisation de travaux de premières éclaircies qui n'auraient pas été réalisées en gestion courante car non commercialisable ;
Plantation de diversification, par bouquets ou placeaux, d'essences adaptées au changement climatiques ;
Implantation de protection par latis bois dans les zones de déséquilibre forêt-gibier ; Lutte contre les essences envahissantes (ailante, cerisier tardif...);

3. Amélioration de peuplements adultes.

Conduite de travaux en futaie irrégulière pour repérer et dégager les semis et les perches d'avenir de façon diffuse ;
Luttes contre les essences envahissantes (ailante, cerisier tardif...);

En outre, ces travaux d'amélioration sylvicole prendront place dans des boisements dégradés. Les fonds serviront à créer des boisements en futaie

irrégulière, ce qui est favorable à la biodiversité et serviront également à la lutte contre les ravageurs (hannetons) et les espèces exotiques envahissantes.

Ces travaux s'inscriront dans le cadre d'une gestion durable et écosystémique des forêts mise en œuvre par l'ONF dont les principes sont fixés dans le code de l'environnement.

Cette gestion vise le maintien ou la restauration de la biodiversité à de multiples échelles, pour une viabilité ou une meilleure résilience écologique de l'ensemble des écosystèmes forestiers et de la diversité des habitats qu'ils abritent, tout en répondant aux besoins socio-économiques d'utilisation des ressources naturelles forestières, du bois, de la faune, de la flore, des champignons ou des aménités environnementales.

Elle a aussi pour objet de mettre en place une gestion plus « adaptative », favorisant la résilience des milieux dans le contexte incertain du réchauffement climatique croisé avec celui d'une crise de la biodiversité.

Protéger et régénérer le vivant en maintenant des écosystèmes forestiers dynamiques et diversifiés, en prévenant les risques biotiques et abiotiques, en adaptant les milieux forestiers aux évolutions prévisibles sont les missions que l'ONF met en œuvre dans le cadre de plan de gestion sylvicole.

La mise en œuvre de ces travaux sylvicoles additionnels apportera un bénéfice pour la multifonctionnalité de la forêt domaniale de Saint-Germain et sa biodiversité.

Ces travaux sylvicoles contribueront à la préservation et au renforcement de la biodiversité à travers, par exemple, la lutte contre les espèces végétales invasives (ailante, cerisier tardif...).

À l'instar des interventions sylvicoles conduites de longue date au titre de la gestion courante du massif de Saint-Germain, et en s'appuyant notamment sur les données naturalistes disponibles sur ce massif forestier (cartographie des zones à enjeu écologique), l'ONF cherchera notamment à :

- Éviter au maximum les arbres « gîte de chiroptères » ;

- Limiter les interventions sylvicoles durant les périodes de nidification et de reproduction ;
- Conserver des « arbres bio » (1 arbre mort et 2 vivants/ha) et à identifier/préserver des arbres DMH « dendro micro-habitat », essentiels au maintien de la biodiversité et pour de nombreux insectes, oiseaux ou chauve-souris ;
- Préserver les sols forestiers élément essentiel de l'écosystème forestier ;
- Protéger les milieux humides ;
- ...

Concernant l'Avis du CNPN

En premier lieu, dans son avis, le CNPN n'émet pas de commentaire spécifique quant à l'allongement de la durée de réalisation des travaux d'amélioration sylvicoles dans le cadre de la compensation au titre du défrichement.

Nous tenons par ailleurs à rappeler que la demande de dérogation à l'article D. 341-7-2 du code forestier formulée auprès du Préfet par Île-de-France Mobilités ayant abouti à l'arrêté préfectoral n°78-2024-02-02-00005 fait suite aux échanges entre l'ONF, la DDT et la Co-Maîtrise d'ouvrage et qu'elle a été motivée par une note justificative de la part de l'ONF (Note du 28 septembre 2023 présentée en Annexe 5 de la *Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement*) dans le cadre de l'examen de la recevabilité du dossier de demande d'autorisation environnementale.

En effet, la forêt domaniale de Saint-Germain a initialement été étudiée pour accueillir la mise en œuvre de reboisement compensateur sur des parcelles dégradées (notamment par des tempêtes ou bien des évènements sanitaires). L'objectif était donc de réaliser des travaux de plantation.

Cependant, l'ONF précise que cette stratégie de compensation n'est aujourd'hui plus privilégiée :

- Etant donné le risque d'échec des plantations en plein ne permettant pas de garantir l'atteinte des obligations de reprise de 80% à 5 ans sur la surface en jeu (sécheresse, hanneton forestier, ...) ;
- Cette démarche est en contradiction avec la politique locale de l'établissement. Depuis 2017, l'ONF applique aux forêts domaniales franciliennes une gestion en futaie irrégulière qui vise à maintenir un couvert forestier, elle permet la sauvegarde de paysages emblématiques et le maintien d'un microclimat forestier de plus en plus crucial en contexte de réchauffement et cette politique a permis la restauration de la confiance avec les parties prenantes locales.

Par ailleurs, en forêt de Saint-Germain, le dépérissement est diffus, en cours depuis 15 ans, réparti sur 3 000 ha et la reconstitution de 50 ha sur une courte période ne constitue pas une réponse à un problème de cette échelle spatiale et temporelle.

Ces éléments sont disponibles au Chapitre 4.2 de la Pièce I - Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage ainsi qu'en Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement.

Par ailleurs, la Co-Maîtrise d'ouvrage a pris en considération les remarques émises par le CNPN dans son avis et sa conclusion. Ainsi, comme présenté en *Pièce J – Avis du Conseil National de Protection de la Nature et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage* :

- Les inventaires ont été menés sur 4 saisons, aux bonnes périodes et en conditions météorologiques favorables en 2020. Ils viennent renforcer le diagnostic écologique mené par IEA en 2016. L'analyse bibliographique menée à l'échelle du massif a également permis de considérer comme présentes des espèces non observées afin de s'assurer de la bonne prise en compte d'un maximum d'espèces ;
- La qualification des impacts résiduels des espèces cibles, présentant le plus haut niveau d'enjeu d'espèce des cortèges forestier et ouvert/semi ouvert, permet de couvrir les besoins compensatoires de l'ensemble des

espèces de ces cortèges mêmes de moindre enjeu (espèces parapluies). La méthode mise en œuvre sur le Tram T13 Phase 2 a par ailleurs fait ces preuves sur d'autres projets ;

- En concertation avec l'ONF, il a été décidé de mettre en œuvre un îlot de sénescence au sein de la forêt de Saint-Germain pour répondre à la demande spécifique du CNPN : l'ONF identifiera un site adéquat dans la forêt et IDFM, en tant que coordonnateur des maîtres d'ouvrage pour la compensation, s'engage à financer sa mise en œuvre par l'ONF à hauteur de 1 million d'euros HT CE janvier 2023 (soit 860 000 € aux CE janvier 2013). La mise en œuvre d'une Réserve Biologique Intégrale dans ce massif n'est, elle, pas envisageable comme le justifie l'ONF dans une note dédiée ;
- La Co-Maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre la réflexion engagée sur la réduction des émissions carbone des travaux dans le cadre de la phase de préparation des cahiers des charges des entreprises travaux en vue du lancement des appels d'offres (réemploi des matériaux, valorisation des arbres coupés, matériaux et techniques innovants pour les marchés concernés, ...) et en phase exploitation (renforcement de l'attractivité et du report modal, réflexion territoriale en partenariat avec les acteurs locaux) ;
- Concernant la prise en compte des incidences des abattages d'arbres en ville, il est rappelé que les replantations envisagées constituent une mesure de réduction suffisante au regard des espèces présentes et qu'aucun impact résiduel significatif n'y a été estimé ;
- Aucun défrichement n'aura lieu en forêt de protection, conformément au code forestier : la base vie de la Mare aux Bœufs en traversée forestière sud sera positionnée sur un parking déjà artificialisé et les accès aux emprises travaux seront effectués via les routes et chemins forestiers existants nécessitant des zones de croisement ne requérant ni abattage, ni défrichement, seulement de l'élagage qui sera réalisé en dehors des périodes sensibles pour la faune.

5.2. Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégés

5.2.1. Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Ce sujet n'a fait l'objet d'aucune contribution

5.2.2. Questions de la Commission d'enquête

Les données des inventaires de 2013 sont prises en compte dans la bibliographie du document présenté, complétés par les données des inventaires réalisés de 2015 à 2017 par IEA et en 2020 par EGIS.

En consultant les données INPN, (base SINP), sur l'ensemble du site de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, on peut constater que 2759 espèces sont présents, dont 230 sont protégées. 13 taxons (espèces et sous-espèces) sont menacés voir quasi menacées.

Au regard du changement climatique et de son évolution constatée, il aurait été plus opportun d'effectuer un inventaire prenant en compte ces évolutions du climat.

L'écureuil roux, bien que commun, est une des espèces à protéger nationalement ? Ce mammifère est soumis à un très fort taux de mortalité lors de la traversée des infrastructures routières et ferrées, notamment lorsqu'ils sont jeunes. La pose d'écuroduc (traversée par câble) est abordée dans le dossier.

Pouvez-vous apporter des précisions sur le type de câbles, et le positionnement de ceux-ci au regard des populations existantes en forêt de Saint-Germain-en-Laye ?

5.2.3. Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant la prise en compte des évolutions du climat dans le cadre des inventaires

Un inventaire naturaliste constitue un état des espèces et habitats présent à un instant donné, en vue de la qualification des impacts et des impacts résiduels, dans l'objectif d'obtention d'une dérogation au titre des articles L411-1 et L.411-2 du code de l'environnement afin d'engager les travaux dès l'obtention de cette dérogation, qui dans le cas du projet Tram T13 Phase 2, sera délivrée par l'autorisation environnementale. L'évaluation des impacts du projet ne peut donc se faire que sur la base des inventaires faune-flore actuels. Entre 2013 et

2020, il n'a pas été constaté d'évolution dans les cortèges ou espèces inventoriés. Ainsi, les effets du changement climatique sur un pas de temps aussi court n'ont pas pu être qualifiés.

Une projection des évolutions du climat sur ces inventaires apparaît délicate et incertaine.

Ainsi, il est probable que le changement climatique engendre une modification de la composition forestière, avec des essences plus adaptées aux températures élevées et au stress hydrique. Cela pourrait alors avoir un effet sur la composition des cortèges d'espèces, mais cela reste très difficile à évaluer.

La composition forestière sera aussi dépendante de la gestion/replantation qui sera réalisée par l'ONF dans les années à venir dans le massif forestier de Saint-Germain.

Concernant la faisabilité d'écuroducts en forêt de Saint-Germain

Après examen, il s'avère qu'il est nécessaire de garantir l'absence d'équipements ou d'obstacles dans un périmètre de sécurité de 3 mètres autour de la caténaire (traversée forestière sud exploitée en mode train) ou de la ligne aérienne de contact (traversée forestière nord exploitée en mode tram) qui sont elles-mêmes implantées à 6 m de hauteur. Dans ces conditions, la mise en place d'écuroducts à plus de 9 mètres de hauteur s'avère difficilement envisageable dans le cadre du projet Tram T13 Phase 2 :

- En traversées forestières nord et sud, il apparaît difficile de trouver des arbres de cette hauteur à proximité immédiate des emprises du projet Tram T13 Phase 2 pour y accrocher l'extrémité d'un écuroduct ;
- En traversée forestière nord, la présence des voies RFN existantes des lignes A du RER et L du Transilien, d'une largeur comprise entre 15 et 35 m, jouxtant le futur Tram T13 Phase 2, ne sont à ce jour pas équipées d'écuroducts. Ainsi, la distance totale à parcourir via un écuroduct qui franchirait le projet Tram T13 Phase 2 (10 à 15 m de large) et les voies RFN existantes apparaît peu attractive pour l'Ecureuil Roux.

5.3. Demande d'autorisation de coupe d'arbres d'alignement

5.3.1. Résumé des observations recueillies durant l'enquête

L'avenue de Versailles est une avenue percée après la guerre (entre 1951 et 1957 d'après les photos aériennes) et rapidement arborée au même moment que la construction des immeubles. Elle a donc non seulement un aspect patrimonial sur le plan végétal depuis près de 70 ans mais aussi ornemental. En rasant les arbres notamment sur le côté droit de l'avenue de Versailles en descendant, tous les riverains dont les immeubles sont situés très près de la route seront durablement impactés par l'absence de ces arbres d'alignements.

5.3.2. Question de la Commission d'enquête



Figure 108 : Insertion du Tram T13 Phase 2 sur l'avenue de Versailles (RD 190).



4 Vue de l'alignement d'arbres Avenue de Versailles

L'avenue de Versailles par son traitement symétrique induit une perception forte en lien avec l'espace urbain. Par-delà la qualité réelle du projet de restructuration de l'avenue de Versailles, la disparition des arbres d'alignement

déstructure cette avenue et la qualité patrimoniale du lieu et impactant fortement les habitants des immeubles collectifs.

Dès lors ne serait-il pas possible de préserver tout en partie des arbres du côté droit de l'avenue de Versailles dans le sens de la descente en réduisant la largeur des trottoirs et en constituant une banquette végétalisée au droit des arbres d'alignement ?

Dans l'hypothèse où cela ne serait pas possible quelle garantie sera t'elle prise pour s'assurer de la bonne reprise et de la pérennité des plantations plusieurs années après la plantation ?

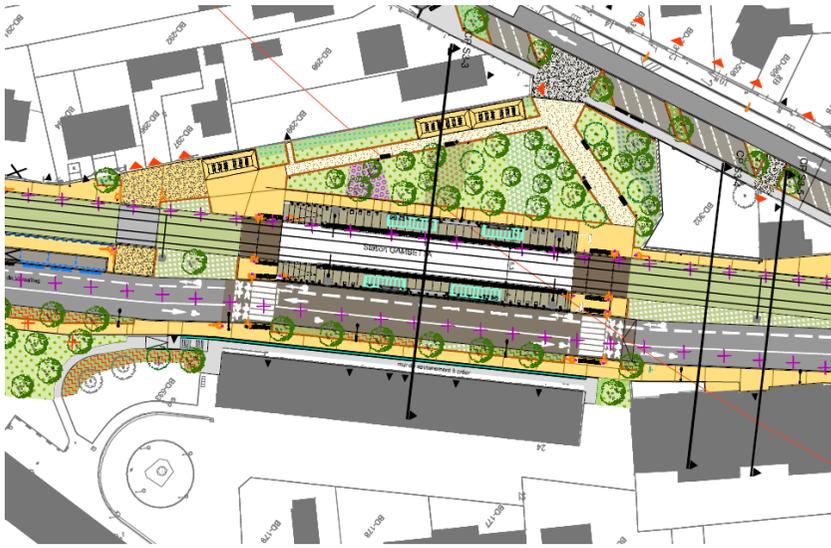
5.3.3. Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant la possibilité de préserver tout ou partie des arbres du côté droit de l'avenue de Versailles

Les arbres existants du côté droit de l'avenue de Versailles ne peuvent pas être conservés car, dans l'aménagement projeté, ils se situent en lieu et place de la voirie restituée.

Les arbres existants arbres du côté droit de l'avenue de Versailles ne peuvent pas être conservés car, dans l'aménagement projeté, ils se situent en lieu et place de la voirie restituée.

Néanmoins, les échanges avec les concessionnaires de réseaux se poursuivent pour étudier la possibilité de déplacer les réseaux prévus sous le trottoir, ce qui permettrait alors d'envisager la replantation de 6 arbres supplémentaires (*Tilia Cordata*) côté est de l'avenue de Versailles. Les études concessionnaires à venir permettront de vérifier la faisabilité d'implantation de nouvelles fosses d'arbres.



Concernant la pérennité des replantations effectuées

Qu'il s'agisse d'arbres d'alignement ou non, ce sont des essences locales et adaptées au réchauffement climatique qui seront plantées en période de repos végétatif.

D'une part, toutes les précautions seront prises lors de la plantation des nouveaux arbres :

- Les sujets seront plantés dans fosses de plantations, avec des cuvettes de surface et équipées de sondes tensiométriques (pour 7 % des arbres), adaptées aux tailles et types de végétaux remplies avec la terre végétal adéquate : les entreprises travaux devront communiquer une analyse des terres à mettre en place et si un rééquilibrage est nécessaire les engrais organiques seront privilégiés ;
- Les pieds d'arbres seront paillés (protéger du gel, limiter le dessèchement du sol en surface, conserver une bonne structure du sol et limiter les risques liés aux engins de fauches auprès des troncs) ou des

plantations types couvre sol ou des plantes vivaces en pied d'arbre seront mises en œuvre (conserver un sol vivant (maintien d'une humidité, d'une activité biologique), limiter les chocs des engins d'entretiens, protéger contre le piétinement et le compactage). Les plantes vivaces favorisent la lutte biologique contre les maladies et parasites des arbres en accueillant de l'entomofaune (insectes).

- En cas de présence de réseaux souterrains à moins de 2 m de l'axe de la plantation, un film anti-racinaire sera disposé sur la paroi de la fosse de plantation de côté des réseaux concernés ;
- Des liens souples pour les tuteurs afin de ne pas blesser les arbres seront utilisés et les troncs seront équipés de protections pour éviter les brûlures de l'écorce et limiter l'évapotranspiration.

D'autre part, les entreprises en charge des replantations en assureront le suivi pendant 2 ans et effectueront les replantations nécessaires en cas de dépérissement observés.

A l'issue de ces deux années de garantie, les futurs gestionnaires (CU GPS&O, villes de Poissy et d'Achères) prendront le relais et, dans ce cadre, des spécifications d'entretien de ces replantations seront fournies. Les principales lignes directrices sont les suivantes :

- Prescriptions d'entretien courant : taille de formation et d'entretien, arrosage, maintien du paillage, redressement et tuteurage, désherbage, engrais et amendements, ... ;
- Prescriptions de désherbage : désherbage manuel aussi souvent que nécessaire ;
- Traitement phytosanitaire dès l'apparition de maladies parasitaires, et uniquement dans ce cas, avec des produits biologiques (seuls autorisés) appropriés et en accord avec le gestionnaire ;
- Arrosage : aussi souvent que nécessaire en fonction des précipitations et du suivi tensiométrique réalisé par un prestataire indépendant extérieur.

5.4. Demande d'autorisation de travaux aux abords des monuments historiques

5.4.1. Résumé des observations recueillies durant l'enquête

Ce sujet n'a fait l'objet d'aucune contribution pour ce qui concerne spécifiquement les monuments historiques.

En revanche, le Président du golf de Saint Germain a sollicité la commission d'enquête pour une réunion en compagnie de responsables de l'ONF de présentation du golf et des inquiétudes sur le paysage de ce golf très ancien dessiné par le grand architecte Harry Shapland Colt qui sont les suivantes :

- Sécurité des usagers du golf pendant la phase travaux en construisant les passages avant les travaux sur la ligne.
- Eviter que les camions qui vont évacuer les terres de la tranchée en haut de Poissy ne passent par le golf ;
- Pour le pont de la mare aux bœufs, privilégier la variante 3 ;
- Pour les rails utiliser des rails soudés et avoir un grillage vert ;
- Des poteaux de caténaires semblables à ceux de l'avenue des loges à Saint-Germain-en Laye ;
- Etudier une solution permettant de maintenir le talus actuel coté nord pour préserver l'alignement d'arbres remarquables.

5.4.2. Questions de la Commission d'enquête

Les demandes du golf et de l'ONF peuvent-elles être satisfaites ?

Au titre du patrimoine industriel du XIX siècle, ne serait-il pas pertinent de conserver un des ponts métalliques enjambant la ligne de la grande ceinture au droit du golf et répondre ainsi à la demande de la Conseil National de la Protection de la Nature (CNDP) en son avis du 30 avril 2024 de réaliser un nouveau passage faune ?

La restructuration de l'axe traversant la forêt de Saint Germain en Laye au droit du golf, les différents appuis et murs créés au droit des ouvrages d'art, (face visible) seront traités avec un sous-bassement en béton texturé de type pierre appareillé Mayenne chez Reckli ou équivalent. Ce traitement « pastiche » pourrait être remplacé par un appareillage pierre avec la récupération des pierres des ponts.

Le projet du Tram 13 phase 2 comprend la création de quatre nouvelles stations dont le mobilier sera du type « liane » comme indiqué page 61 de la pièce A1 Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale. Afin de ne pas créer une multiplicité de mobilier urbain comme par exemple les bancs, les poubelles... ne serait pas plus pertinent d'avoir une homogénéité avec le mobilier urbain existant au sein des villes de Poissy et d'Achères, matérialisant ainsi pour les passagers du tram-train le passage du mode train au mode tram.



Figure 65 : Insertion en voie double en supprimant le Pont-Rail Lefèvre, source : PRO

Une autre possibilité de conservation patrimoniale serait de ne conserver que les deux poutres en treillis métallique du pont de la mare aux bœufs et de les réutiliser sur l'un des nouveaux ouvrages, simplement comme garde-corps sans influence sur la structure du pont.



5.4.3. Réponses et commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant les demandes du golf et de l'ONF

- Sécurité des usagers du golf pendant la phase travaux

Le phasage de réalisation des travaux sur cette section a été travaillé en étroite collaboration avec le Golf. Les demandes exprimées ont été prises en compte : pendant les travaux des passages temporaires pour les usagers seront assurés et, dès la finalisation des ouvrages ceux-ci seront ouverts pour permettre la circulation des golfeurs.

- Circulation des camions

La majorité du trafic des camions transportant les déblais de la zone de transition empruntera l'accès prévu à partir de l'avenue Fernand Lefebvre à Poissy et la rampe créée ainsi que l'accès au PRO des Volières depuis la RD 190 : les camions entreront par la Route des Volières et sortiront par la Route aux Dames. Ils ne transiteront donc pas à travers le Golf (voir les détails Chapitre 4.2.1 de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 1 – « Description du projet »)

Extrait du Chapitre 4.2.1 de la Pièce C - Étude d'impact - Partie 1 – « Description du projet »

- Variante 3 du Pont de la Mare aux Bœufs

SNCF Réseau confirme que cette Variante 3 a été étudiée au stade de la conception détaillée et qu'il sera possible de la mettre en œuvre dès lors qu'elle est privilégiée par la Commission d'enquête. Il conviendra alors que cette orientation soit retranscrite dans l'arrêté de l'autorisation environnementale.

- Rails utilisés et couleur de la clôture

Des longs rails soudés seront bien mis en œuvre sur le projet. Comme précisé dans la Pièce F - Dossier de demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques les clôtures de l'ensemble de la traversée forestière sud y compris en traversée du Golf seront de couleur verte (RAL 6005) pour se fondre dans le paysage forestier. Cela a été validé avec l'Architecte des Bâtiments de France et le RAL sera reconfirmé avec lui avant le début des travaux.

Couleur vert mousse RAL6005

- Poteaux caténaires

Pour rappel le Tram T13 Phase 2 est un tram-train. La typologie des poteaux caténaires qui seront implantés sur la section ferroviaire de l'infrastructure (25 KVA), en traversée du Golf, n'est pas identique à celle des poteaux LAC (Ligne Aérienne de Contact) d'une section tramway (750 V courant continu), comme l'avenue des Loges.

-
- Talus nord actuel et arbres remarquables

Les emprises du projet ont été optimisées afin de limiter les surfaces à défricher (objet de la Pièce D – Dossier de demande d'autorisation de défrichement) et les incidences sur les boisements, en particulier en traversée forestière sud et au droit du golf.

Une étude spécifique est en cours avec l'ONF, en concertation avec le Golf, pour analyser les possibilités de maintien de ces arbres remarquables au droit des emprises.

Concernant le patrimoine industriel du XIXème siècle

Nous rappelons que le Pont-Route des Volières est conservé dans le cadre du projet Tram T13 Phase 2. La ligne étant électrifiée, il devra être mis aux normes de sécurité : cela se traduit par la mise en œuvre de portiques support d'écrans de protection contre le risque électrique impliquant la dépose des garde-corps existants.

La Passage Grande Faune des Volières est bien un ouvrage indépendant situé à 20 m au nord du Pont-Route existant des Volières.

Comme cela est par ailleurs précisé dans la Pièce J - Avis du Conseil National de la Protection de la Nature et mémoire en réponse de la Co-Maîtrise d'ouvrage, il apparaît techniquement difficile d'envisager la création d'un ouvrage supplémentaire dédié à la faune sur le secteur compris entre la station Lisière Pereire et le PRO de la Mare aux Bœufs.

En effet, la plateforme de l'ancienne Grande Ceinture est en léger déblais entre Lisière Pereire et le PRO de la Mare aux Bœufs (talus peu élevés) : cela impliquerait la mise en œuvre d'un ouvrage très haut par rapport au terrain

naturel et, par conséquent, des nivellements très importants de part et d'autre du PGF pour créer la transition douce nécessaire à la faune entre le milieu naturel et l'ouvrage.

Or sur cette même section, la délimitation de la forêt de protection n'offre pas possibilité de mettre un œuvre un tel ouvrage (Voir la limite de forêt de protection par rapport aux emprises projet sur le plan de synthèse en Pièce H – Annexes du dossier d'autorisation environnementale) : le périmètre de classement est uniquement élargi au niveau des accès du PRO de la Mare aux Bœufs existant et la mise en œuvre d'un ouvrage supplémentaire, pour les raisons précédemment décrites, engendrerait des incidences supplémentaires sur le milieu naturel et notamment un défrichement en forêt de protection, ce qui est strictement interdit.

Extrait du plan de délimitation de classement de la Forêt de Saint-Germain, source : décret n° 2019-1136 du 5 novembre 2019

Enfin, l'ensemble des propositions d'insertion des aménagements ainsi que le traitement architectural des ouvrages présenté dans la Pièce F - Dossier de demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques a fait l'objet de discussions préalables avec l'Architecte des Bâtiments de France et a été validé par ce dernier.

Concernant le mobilier urbain et celui des stations

Pour rappel, seuls les travaux aux abords des monuments historiques sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau font l'objet de la Pièce F - Dossier de demande d'autorisation de travaux en abords de monuments historiques de la demande d'autorisation environnementale. Les travaux aux abords des monuments historiques sous maîtrise d'ouvrage d>IDFM seront portés par une demande de permis d'aménager déposée auprès de la ville de Poissy, en cours d'instruction.

Néanmoins, IDFM précise que le choix des différents mobiliers de station et mobiliers urbains, en particulier aux abords des monuments historiques, a été effectué en collaboration avec les gestionnaires (CU GPS&O, Ville de Poissy) et

l'Architecte des Bâtiments de France. Nous nous sommes efforcés autant que possible de proposer une homogénéité entre les différents types de mobilier par souci d'intégration paysagère et de cohérence avec le mobilier existant.

Concernant la réutilisation des poutres métalliques du Pont-route de la Mare aux Bœufs existant

La réutilisation des composants métalliques de l'ouvrage existant sera analysée avec l'entreprise mandatée pour ces travaux.

Cependant, il convient de noter les points de vigilance suivants :

- Il est nécessaire d'équiper le nouvel ouvrage de grilles de protection contre le risque électrique et les garde-corps existants ne permettent pas de répondre à ce besoin ;
- Le nouvel ouvrage projeté a une portée plus importante que l'existant, en conséquence les éléments existants sont trop petits ;
- L'état de vétusté des équipements existant pourrait contraindre leur sauvegarde au moment de la dépose ;
- Les nouveaux gardes corps envisagés à ce stade et présentés dans le dossier de mande d'autorisation environnementale ont été validés avec l'Architecte des Bâtiments de France et les partenaires locaux : Golf et DRIAAF/ONF.

5.5. Autres questions environnementales Plateforme de maintenance en mitoyenneté de la résidence des Capucines

5.5.1. Résumé des observations recueillies durant l'enquête

La création d'une plateforme de maintenance au niveau du carrefour entre la rue de la Bruyère et l'avenue F. Lefebvre a pour conséquence la disparition du talus au droit de la résidence des Capucines. Cette modification d'environnement a suscité beaucoup d'interrogations de la part des résidents de

cet immeuble que l'on peut résumer par leur phrase : « *Imaginez le changement de décors pour les résidents ayant une vue sur un espace verdoyant...* »

5.5.2. Question de la commission d'enquête

Un aménagement « raisonné » ne pourrait-il pas être envisagé en conservant une partie du talus en mitoyenneté de la résidence des Capucines en miroir du traitement de l'autre côté de la rue ?

La plateforme de maintenance pourrait se développer le long des voies du tram dans une géométrie oblongue. Une solution serait d'étudier une implantation différente de cette plateforme de maintenance qui pourrait se faire par exemple sur le site de l'ancienne gare, afin de préserver au maximum le talus. ? Enfin dans une « démarche environnementale » et afin de diminuer l'artificialisation des sols, ne serait-il pas pertinent de remplacer l'enrobé en optant pour du gravier stabiliser grâce à une plaque de stabilisation en nid d'abeille ?

Quelle est l'utilisation de ce parking qui nécessite un enlèvement de terres important ?

5.5.3. Réponse du maître d'ouvrage

L'implantation de cet accès au droit de la culée sud du Pont-rail Fernand Lefebvre, qui sera démoli dans le cadre du projet, a été motivé par les raisons suivantes :

- Il est nécessaire d'avoir un accès de maintenance de l'infrastructure à proximité immédiate de la zone de transition afin d'intervenir au plus vite avec des engins rails-routes sur la section de séparation de tension électrique qui constituent des équipements sensibles ;
- Cette localisation permet de limiter les terrassements : en effet la démolition de l'ouvrage existant nécessite déjà le démontage du talus ferroviaire située en retrait, l'arrière des murs en retour du pont ;
- Cette localisation permet d'insérer l'accès de maintenance à niveau de l'infrastructure du Tram T13 Phase 2 ce qui est nécessaire pour les manœuvres sur la zone d'enraillement des engins rails-routes.

Pour rassurer les riverains de la résidence des Capucines il convient de préciser que cette zone d'accès mainteneur, avec places de stationnement, sera utilisée très ponctuellement et sécurisée par des portails coulissants et des clôtures. A titre d'exemple, 1 véhicule léger sera amené à passer de manière hebdomadaire dans le cadre des tournées d'inspection courante et des nacelles caténaïres seront amenées tous les 5 ans dans le cadre de la maintenance préventive. Ce type de nacelle et l'amenée d'engins rail-route peut en revanche être nécessaire en cas d'incident d'exploitation.

Cette zone d'accès mainteneur fait l'objet d'une insertion paysagère avec une végétation arbustive, notamment au droit de la clôture. Pour ce qui concerne la section du talus qui sera maintenue en place, les arbres existants seront préservés au maximum, seuls les plus proches de la future plateforme tram-train, sur environ une dizaine de mètres, seront abattus.

SNCF Réseau étudiera la possibilité de remplacer l'enrobé par du gravier stabilisé en lien avec le futur mainteneur afin de s'assurer de la viabilité de cette solution au regard du risque de développement de la végétation sur cet espace ponctuellement utilisé.

3 ANNEXE 2 NOTE IDF MOBILITES SUR L'IMPLANTATION D'UNE STATION AU CHENE FEUILLU / TECHNOPARC D'ACHERES

Suite aux questions de la commission d'enquête lors des réunions de coordination en cours d'enquête, Ile de France Mobilités a fourni des éléments de réponse expliquant les grandes difficultés de création d'une gare au Chêne Feuillu.



Direction INFRA
Département PS1/CI
Juillet 2024

L'implantation d'une station au Chêne Feuillu / Technoparc d'Achères

Objet :

La demande d'une station supplémentaire du T13 au niveau du quartier du chêne feuillu et du Technoparc à Achères est un sujet qui est fortement ressorti dans les avis déposés par la population dans le cadre de l'enquête publique environnementale du T13.

La commission d'enquête estime que si ce sujet n'est pas directement l'objet de l'enquête publique environnementale, il n'est pas totalement hors sujet car plus le projet répondra aux besoins de mobilités des habitants, plus il permettra un report de la voiture individuelle vers les transports en commun et aura un effet bénéfique sur l'environnement.

L'ajout d'une station étant une modification substantielle susceptible de remettre en cause les autorisations du projet obtenues (déclaration d'utilité publique) ou les procédures en cours (autorisation environnementale) et donc d'engendrer un arrêt du projet, il est entendu que la commission d'enquête pourra, dans son rapport, faire une recommandation d'étudier la possibilité d'une station Chêne feuillu, mais en dehors du projet T13 Phase 2.

Cette note vise à fournir à la commission d'enquête des éléments expliquant pourquoi la mesure conservatoire « Chêne feuillu » avait été écartée du projet dès 2015, ainsi que des premiers éléments éclairant la faisabilité de cette station, dans un autre cadre et une autre temporalité que celle du projet T13 Phase 2 tel que présenté à l'enquête publique environnementale de 2024.

1. Historique de l'arrêt Chêne Feuillu dans le projet T13 phase 2 : une suppression dès 2015

Lors de l'enquête publique de 2014 : une mesure conservatoire « Chêne Feuillu » à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie)

Dans le projet présenté à la première enquête publique de 2014, la station dite d'Achères Chêne Feuillu est prévue à titre conservatoire. Elle a vocation à être réalisée non pas dans la temporalité de la mise en service du T13 Phase 2 mais à l'horizon de mise en service de la ligne LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), avec laquelle une correspondance est prévue afin de permettre des correspondances facilitées avec les autres branches du RER A et les trains de la gare Saint-Lazare.

Dans le projet présenté à l'enquête publique de 2014, le T13 phase 2 devait s'inscrire intégralement sur la grande ceinture avec uniquement 2 stations nouvelles : Poissy grande ceinture et Achères Ville RER.

LA TANGENTIELLE OUEST : LES AVANÇÉES DU PROJET

Phase 1 : PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Phase 2 : POURSUITE DES ÉTUDES DÉTAILLÉES

Phase 3 : POURSUITE DES ÉTUDES DÉTAILLÉES

LES CLÉS PRINCIPALES

LES CLÉS PRINCIPALES

Extrait du dossier d'enquête publique de 2014



Schéma de principe de l'implantation d'une station entre le franchissement de la route des Loges et la jonction entre la Grande Ceinture et le groupe V (source : STIF, EGIS Rail, 2013)

La mesure conservatoire « station Chêne feuillu » (en rose ci-dessus) était prévue entre le pont ferroviaire de la grande ceinture surplombant la route des Loges et l'endroit où la grande ceinture vient se raccorder au réseau ferré national. Elle devait permettre une correspondance avec la gare de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie, en gris ci-dessus) via une passerelle (en jaune).

2015 : Suppression de la mesure conservatoire « Chêne feuillu » dans le cadre de la poursuite des études du tracé urbain du T13 Phase 2

La conclusion de l'enquête publique de 2014 a été caractérisée par une forte demande de desserte du centre-ville de Poissy. Les études se sont donc poursuivies sur cette base. En 2015, le Conseil d'Ile-de-France Mobilités approuve la poursuite des études de ce nouveau tracé urbain avec la création de nouvelles stations : Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC. Dans la même délibération, Ile-de-France Mobilités acte la suppression de la mesure conservatoire du Chêne Feuillu en raison de la proximité avec la station Poissy ZAC et de la capacité de correspondances à la station Poissy RER pour emprunter les RER E et A et la ligne J. Ces correspondances offertes par la variante urbaine du T13 Phase 2 permettent en effet de répondre aux mêmes besoins que la correspondance envisagée avec la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

LES ÉVOLUTIONS DE LA PHASE 2

Une desserte renforcée de Poissy

Un tracé urbain pour Poissy

Une concertation complétée en 2016

Dans son avis transmis le 1er juillet 2024 dans le cadre de l'enquête publique environnementale en cours, la Ville d'Achères rappelle d'ailleurs que dans le cadre de l'enquête publique de 2014, une opposition des habitants du quartier s'était élevée contre la construction d'une station Chêne feuillu, en raison des nuisances associées à une nouvelle station : circulations routières vers la station et nuisances sonores.

Modification du tracé de la Ligne Nouvelle Paris – Normandie : suppression de la gare prévue au niveau du Chêne feuillu

Outre le fait que la variante urbaine du tracé permette de répondre aux mêmes besoins de correspondances que l'aurait permis une correspondance avec la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), une telle gare LNPN à proximité de Chêne feuillu n'est en réalité plus d'actualité. En effet, les différentes concertations menées ont conduit à écarter la création d'un arrêt LNPN à proximité du Chêne feuillu.

La station « Chêne feuillu » était donc une mesure conservatoire du projet T13 Phase 2 qui n'est plus d'actualité depuis 2015. Les parties suivantes de la note visent cependant à éclairer la commission d'enquête sur les difficultés auxquelles se heurteraient les maîtres d'ouvrage pour la création d'une station Chêne feuillu, hors projet T13 Phase 2.

2. Analyse de la faisabilité d'une station Chêne feuillu, hors du projet T13 Phase 2 : difficultés juridiques

Le classement en « forêt de protection »

Par décret du 7 novembre 2019, le massif forestier de Saint-Germain a été classé en forêt de protection. Il s'agit du classement le plus protecteur en France pour un massif forestier, lequel rend illégale la majorité des interventions humaines, à l'exception de celles visant à l'entretien du boisement.

Les limites de la forêt de protection ont été établies après la déclaration d'utilité publique du T13 Phase 2 de 2018 et tiennent donc compte des emprises du T13 Phase 2, sans la station Chêne feuillu.

Le Décret 2023-1402 du 29 décembre 2023 relatif à la modification du classement comme forêt de protection et au régime spécial prévu à l'article L. 141-4 du code forestier est venu rendre possible, sous condition d'une autorisation préfectorale, la réalisation de certains types de travaux présentés ci-après :

« 1- De travaux de maintenance, réhabilitation, entretien et extension limitée d'immeubles, d'infrastructures et d'installations existantes, à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes ;

« 2- De travaux d'implantation de canalisations, de réseaux enterrés d'eau ou d'électricité ou de réseaux filaires, à condition qu'ils soient réalisés sur des emprises non boisées déjà existantes, qu'ils ne puissent être réalisés ailleurs qu'en forêt de protection, qu'ils correspondent à des nécessités techniques et que les terrains soient remis en état à l'issue des travaux ;

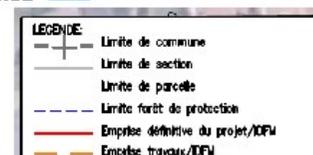
« 3- De nouveaux aménagements légers et nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières, dont la surface de plancher et l'emprise au sol, au sens de l'article R*. 420-1 du code de l'urbanisme, n'excèdent pas cinquante mètres carrés, à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes ;

« 4- Sur une emprise temporaire, de travaux nécessaires à l'entretien et à l'aménagement d'une infrastructure publique située en dehors d'une forêt de protection, à condition qu'ils ne puissent être réalisés ailleurs qu'en forêt de protection, qu'ils correspondent à des nécessités techniques et que les terrains soient remis en état à l'issue des travaux ;

« 5- Sur une emprise temporaire, de travaux nécessaires à la réalisation d'un projet d'utilité publique dont l'emprise est située en dehors d'une forêt de protection, pour la durée du chantier uniquement, à condition qu'ils ne puissent être réalisés ailleurs qu'en forêt de protection et que les terrains soient remis en état à l'issue des travaux. »

La création d'une nouvelle station ne rentre dans aucune des catégories ci-dessus. Il est en effet difficile de qualifier une nouvelle station « d'extension limitée » d'une infrastructure et il ne s'agit pas non plus d'une emprise temporaire, comme peut l'être l'installation d'une base vie par SNCF Réseau sur le parking de la mare aux bœufs en forêt sud.

L'extrait de plan ci-dessous montre l'emplacement de la station « Chêne feuillu » (encadré tirets rouges) sur le plan d'emprise du T13 Phase 2 sur lequel la limite de forêt de protection apparaît en tirets bleus.



Superposition du plan d'emprise du T13 Phase 2 et de l'implantation envisagée en 2014 de la station Chêne feuillu

Le plan ci-dessus montre que la réalisation d'une nouvelle station nécessiterait d'engager la forêt de protection, ce que le décret proscrit.

Les emprises nécessaires à la création d'une nouvelle station

Au niveau du quartier du Chêne feuillu, le tram est en voie unique, c'est-à-dire que les trams ne peuvent pas se croiser sur cette section. Cette solution a été retenue afin de limiter la largeur des emprises sur cette section et donc l'ampleur des défrichements.

Prévoir un arrêt à cet emplacement viendrait remettre en cause le principe de voie unique car il serait nécessaire d'avoir un quai dans chaque sens, impliquant d'avoir des talus plus larges et donc des emprises plus importantes et un défrichage plus conséquent. Localement, deux voies pourraient s'avérer nécessaires, afin de permettre le cas échéant des croisements de trams en stations.

Par ailleurs, la création d'une station ne se limite pas aux quais et au mobilier de station. Il est en effet nécessaire de créer des accès sécurisés à cette station. Dans la démarche d'une accessibilité totale aux personnes en situation de handicap et à mobilités réduites et au regard du niveau de la station envisagée initialement, il est nécessaire qu'une rampe d'accès ou un ascenseur pour les personnes en fauteuil roulant soit créés, ainsi que des escaliers mécaniques et des cheminements d'évacuation. L'ensemble de ces équipements implique une emprise au sol assez importante du fait de la différence de hauteur importante entre la route des Loges et la station Chêne feuillu.

Dans la même optique, il est difficilement concevable que l'arrivée à la station se fasse uniquement à pied. Il faudrait *a minima* qu'un bus ou des véhicules légers comme les taxis et les véhicules individuels puissent rejoindre la station.

L'ensemble de ces aménagements suppose des emprises supplémentaires en forêt et en partie en forêt de protection, ce qui est incompatible avec le décret sur la forêt de protection.

3. Analyse de la faisabilité d'une station chêne feuillu, hors du projet T13 Phase 2 : difficultés techniques

Impact sur la morphologie des terrains et des ouvrages existants

Comme évoqué précédemment, la création d'une station « Chêne feuillu » remettrait en cause le principe de la voie unique puisqu'en effet, une station suppose d'avoir un quai dans chaque sens et donc la création d'une plateforme en voie double au niveau de la station. Cela supposerait :

De réaliser un nouvel ouvrage de franchissement de la route des Loges :

Le pont de la route des Loges situé juste avant l'emplacement de la station Chêne feuillu est actuellement également en voie unique. L'ouvrage de la route des Loges est relativement en bon état et est apte à reprendre les charges du futur tramway en conservant le principe d'une voie unique. Dans le cas d'un dédoublement de voie nécessaire à l'installation d'une station, un nouvel ouvrage serait à créer.

De réaliser des murs de soutènement sur le talus existant en amont et en aval de la station Chêne feuillu :

L'élargissement nécessaire à l'installation d'une double voie entraîne la mise en place de murs de soutènement sur plusieurs centaines de mètres avec des mouvements de terres important.

Enfin, afin de permettre l'accessibilité aux personnes à mobilités réduites aux trams depuis les quais, il sera nécessaire de réaliser les quais en alignement droit alors que le tracé de la grande ceinture existante est en courbe. Cela aura pour conséquence des emprises supplémentaires et des contraintes plus fortes de reprise des remblais.

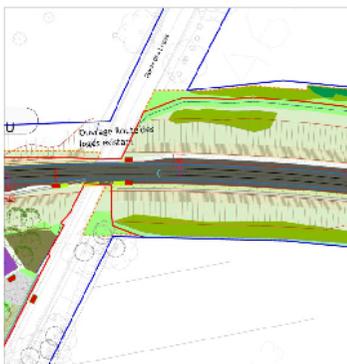
Impact sur la qualité d'exploitation et sur la robustesse d'exploitation

Travaux entraînant des interruptions de circulation de la ligne T13 :

Au-delà de son coût, cette évolution impacterait lourdement l'exploitation de la ligne T13 s'il s'avérait que la station était réalisée a posteriori de la mise en service. En effet, les travaux de génie civil nécessaires entraîneraient plusieurs interruptions de circulation et une dégradation du service de la ligne T13 = . Au regard des observations également publiées au cours de l'enquête environnementale sur l'interruption anticipée des circulations en raison de travaux tiers, cette situation n'est pas envisageable du point de vue de l'acceptabilité du tram et dans l'objectif d'en favoriser son usage.

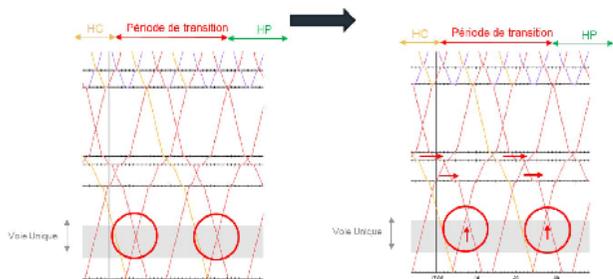
Complexification du schéma de circulation entre voie unique et voie double et allongement du temps de parcours :

Il est également utile de préciser que dans le cadre des études détaillées, la voie unique a été prolongée sur un linéaire qui s'étend sur 1800m dans une logique de réduire l'impact environnemental. L'ajout d'une station Chêne feuillu engendrerait donc une complexification du plan de voie et du schéma de circulation puisqu'on aurait une section e voie unique, puis un linéaire de voie double en amont de la station jusqu'en aval, puis à nouveau une autre section de voie unique.



Ouvrage de la route de Loges en voie unique, source : plan de synthèse du projet, 2024

La présence d'une station sur cette voie unique aurait également des conséquences sur l'exploitation prévisionnelle du tram T13. Les grilles horaires du schéma d'exploitation du T13 ont été pensées de manière à éviter tout conflit entre deux rames sur la portion des 1800m de la voie unique.



Exemple d'adaptation de grille horaire faite pour éviter un croisement des tramways sur la voie unique. Le temps de stationnement des rames en station est allongé en amont de la voie unique de manière à libérer la voie unique.

Ces adaptations permettent d'éviter tout croisement de rames sur la voie unique et évitent des arrêts en pleine voie. L'intégration d'une station Chêne feuillu au milieu de la voie unique complique la circulation car chaque rame resterait environ une minute de plus dans le secteur de la voie unique. De

nouvelles adaptations sur les grilles horaires devront être faites, soit en accentuant le surstationnement en amont, soit en alternant les fréquences (départ alterné toutes les 8 et 12min et non toutes les 10min). Cela peut créer un manque de lisibilité des grilles horaires pour les voyageurs.

En l'absence de nouvelle étude spécifique, la capacité à maintenir une fréquence en heure de pointe de 10min pourrait être requestionnée.

Nécessaires adaptations de la route des Loges et élargissement des ouvrages ferroviaires

Comme évoqué précédemment, la construction d'une nouvelle station suppose de prévoir l'ensemble des équipements permettant l'accès à cette station par les différents modes : piétons (y compris personnes à mobilités réduites), cycles, transports en commun (aménager un accès pour les bus) et également véhicules légers tels que les taxis et les véhicules individuels. Outre l'emprise en forêt que cela génère, en ce qui concerne en particulier l'accès des bus et des véhicules légers, cela suppose de modifier la route des loges existante et notamment le passage sous les ouvrages d'art qui sont étroits.



Vue depuis la route des Loges sur les 2 ouvrages d'art : au 1er plan : pont de la grande ceinture / au 2ème plan : pont soutenant le RER

À dire d'expert, il pourrait s'avérer nécessaire d'élargir les deux ponts ferroviaires de la route des Loges (pont de la grande ceinture et pont supportant le réseau ferré national) pour permettre l'élargissement de la voirie (fonctionnant actuellement par alternance gérée par feux). Cet élargissement permettrait de faciliter la circulation routière, d'insérer des cheminements piétonniers et des aménagements cyclables afin de raccorder la station aux itinéraires piétonniers et cyclables déjà existants au niveau du quartier Chêne Feuillu à Achères.

L'élargissement du pont ferroviaire appartenant au groupe V sur lequel circulent notamment le RER A et la ligne J, supportant 4 voies pourrait également s'avérer nécessaire. Sa reprise est particulièrement complexe compte tenu de la présence des circulations ferroviaires (RER A, Ligne J, TER / Intercités, Trains fret). Les travaux d'élargissement nécessiteraient des interruptions et ralentissements temporaires des circulations ferroviaires.

Étant donné la situation de la station (en milieu forestier et en frange urbaine) et son éloignement par rapport aux premières habitations (plus de 100 mètres), il semble également indispensable de créer des places de stationnement, a minima pour permettre la dépose minute, et de créer des aménagements en faveur des bus pour permettre le rabattement sur la station. En fonction des possibilités de rabattement bus (en passage ou en terminus), il pourrait être nécessaire de créer une raquette de retournement pour permettre aux bus d'effectuer leur demi-tour.

L'ensemble de ces aménagements impliqueront des impacts complémentaires sur la forêt de Saint-Germain. Pour évaluer plus précisément les impacts de ces travaux, des études et des diagnostics approfondis seront nécessaires.

4. Analyse de la faisabilité d'une station Chêne feuillu, hors du projet T13 Phase2 : difficultés socio-économiques

La rentabilité socio-économique d'un projet se calcule notamment au regard du temps de parcours, de la fréquentation, du report modal engendré par l'arrivée d'une nouvelle infrastructure et du coût du projet.

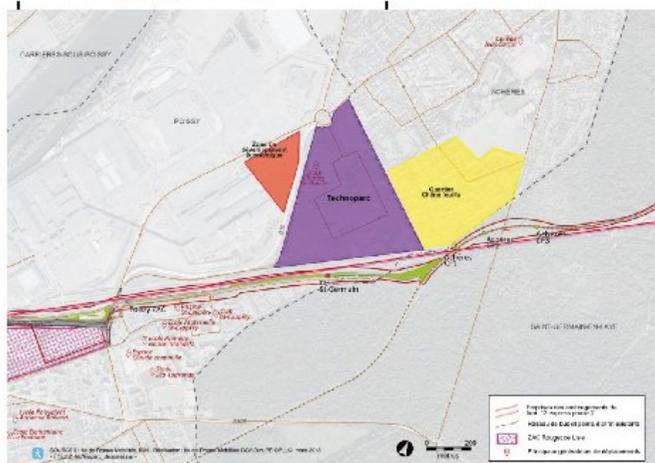
Allongement du temps de parcours

Comme évoqué dans la partie précédente, l'ajout d'une station impliquerait un allongement du temps de parcours sur l'ensemble de la ligne. Or, chaque minute perdue sur le temps de parcours contribue à dégrader le bilan socio-économique d'une infrastructure. En effet, plus le temps de parcours est long, moins le mode de transport est concurrentiel par rapport à la voiture individuelle et moins on observe de report modal.

Une desserte avec un faible gain socio-économique

Entre l'enquête publique de 2014, plusieurs scénarios d'implantation avaient été étudiés pour l'implantation d'une station permettant de desservir le Technoparc.

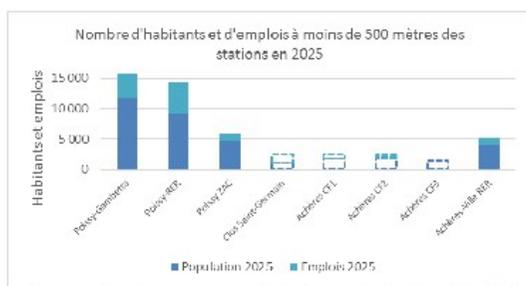
- L'une des solutions étudiées correspond à l'implantation de l'arrêt « Chêne feuillu » présenté ci-avant (CF3 sur le plan ci-après) : entre le pont ferroviaire de la grande ceinture surplombant la route des loges et l'endroit où la grande ceinture vient se raccorder au réseau ferré national.
- Deux autres solutions ont également été étudiées à proximité du quartier du chêne feuillu (CF1 et CF2 ci-après).
 - o CF1 : station au niveau du franchissement du groupe V (c'est-à-dire le saut de mouton).
 - o CF2 : station entre le franchissement du groupe V (saut de mouton) et le franchissement de la route des Loges.
- Une autre solution étudiée était une implantation au niveau du Clos Saint-Germain à Poissy (c'est-à-dire avant le saut de mouton).



Carte de situation de la station Poissy ZAC et des quatre variantes de station complémentaires de la desserte du technoparc /du quartier chêne feuillu, mémoire en réponse au PV de la commission d'enquête, 2018

Une comparaison avait été opérée entre les zones de chalandise potentielle de chacune de ces implantations et celles des autres stations du T13 Phase. La zone de chalandise potentielle correspond à un temps de marche autour de 8 minutes au tour de la station.

Les résultats sont les suivants :



Source : mémoire en réponse au PV de la commission d'enquête, 2018

Poissy Gambetta : la zone de chalandise concerne plus de 15 000 personnes réparties entre les habitants et les emplois dans une zone de 500 m.

Poissy RER : la zone de chalandise concerne près 15 000 personnes réparties entre les habitants et les emplois dans une zone de 500 m.

Poissy ZAC : environ 6 000 habitants et emplois seraient situés à moins de 500 m de la station Poissy ZAC à la mise en service du T13 Phase 2, et près de 9 000 à l'horizon de la livraison complète de la ZAC Rouget de Lisle.

Achères Ville desservira également plus de 5 000 habitants et emplois en 2025, puis plus de 6 000 en 2035.

On observe que ces chiffres sont largement au-dessus de ceux d'une station située au niveau du Technoparc et/ou du quartier du chêne feuillu, quelques soit la variante étudiée :

Pour la variante Clos Saint-Germain (station au niveau du Clos Saint-Germain), environ 1500 emplois du Technoparc sont situés à moins de 500 m de la station. Cette localisation permet également un accès direct au Tram 13 express pour les habitants de la zone pavillonnaire Adrienne Bolland. Une telle station ne permettrait pas de desservir le quartier du Chêne Feuillu à Achères.

Pour la variante CF1 (station au niveau du franchissement du groupe V), environ 800 emplois du Technoparc sont situés à moins de 500 m de la station.

Pour la variante CF2 (station entre le franchissement du groupe V et le franchissement de la route des Loges), environ 500 emplois du Technoparc sont situés à moins de 500m de la station.

Pour la variante CF3 (station entre la route des Loges et la jonction entre la Grande Ceinture et le groupe V), plus de 500 m sont nécessaires pour accéder aux emplois du Technoparc. Cette localisation rend également difficile l'accès par les modes actifs pour les habitants d'Achères.

Les variantes CF1, CF2 et CF3 englobent par ailleurs entre 1500 et 2000 habitants du quartier Chêne Feuillu dans un rayon de 500 m.

Quelle que soit l'implantation d'une station supplémentaire, le nombre d'habitants et d'emplois à proximité de cette station resterait très limité en comparaison des autres stations du prolongement du Tram 13 express : 4 fois moins que la moyenne des stations du prolongement et 2 fois moins pour la station Poissy ZAC.

Des modélisations de la fréquentation du prolongement ont été réalisées pour les différentes variantes d'implantation d'une station supplémentaire. Le nombre de montants et de descendants à l'heure de pointe du matin serait compris entre 100 et 200 voyageurs. À titre de comparaison, la fréquentation de la station Achères Ville RER est estimée à 1300 voyageurs à l'heure de pointe du matin et celle de la station Poissy ZAC à près de 700 voyageurs à l'heure de pointe du matin, une fois la ZAC réalisée.

De plus, l'allongement du temps de parcours sur la branche Saint-Cyr RER – Achères-Ville RER du fait de l'arrêt supplémentaire pénaliserait 1 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Par conséquent, quel que soit l'emplacement de l'arrêt supplémentaire, il pénaliserait plus de voyageurs qu'il n'en avantagerait en termes de temps de parcours. Le bilan socio-économique serait ainsi pénalisé par une réduction des avantages monétarisés pour les voyageurs et par un coût plus important du projet.

Cette analyse avait, dès 2015, en plus des autres arguments présentés dans la partie historique de la présente note, conduit Ile-de-France Mobilités à abandonner la création d'une station supplémentaire au niveau du Technoparc et/ou du quartier du chêne feuillu.

La rentabilité socioéconomique d'un projet est également liée au coût du projet. Plus un projet est cher, moins sa rentabilité socioéconomique est garantie. L'ajout d'une station viendrait alourdir d'autant le bilan socioéconomique du projet.

Le coût de la station elle-même pourrait être de l'ordre de 3M€, auquel il faudrait ajouter la reprise indispensable de la voirie et de l'ouvrage soutenant la grande ceinture, de l'ordre de 12M€. Cependant, en fonction de l'ambition sur cet aménagement, le montant des investissements pourrait s'avérer beaucoup plus élevé, en particulier s'il est envisagé d'assurer la connexion avec des transports en commun engendrant une reprise de l'ouvrage du groupe V de la Route des Loges évalué à lui seul à 20-25M€.

La création d'une station chêne feuillu, même en dehors du projet T13 Phase 2, présente donc de nombreuses difficultés tant juridique, techniques que socio-économiques. Il est à noter qu'une large partie des avis déposés dans le cadre de l'enquête publique environnementale adoptaient un point de vue alternatif sur ce sujet en considérant que l'absence d'une station chêne feuillu était actée et qu'il était nécessaire qu'une compensation soit proposée aux habitants : la création d'un itinéraire cyclable sécurisé permettant de rejoindre facilement la ou les stations les plus proches du quartier du chêne feuillu : Poissy ZAC et Achères Ville RER. La Ville d'Achères, dans son avis du 1er juillet, déposé dans le cadre de l'enquête publique environnementale, s'inscrit dans cette ligne, et demande également qu'une restructuration du réseau de bus soit opérée à la mise en service du T13 Phase 2 afin de garantir des liaisons facilitées du quartier avec les futures stations du T13.

La 5^{ème} partie de cette note est ainsi consacrée à la présentation des solutions alternatives à la construction d'une station Chêne feuillu.

5. Des solutions alternatives

La restructuration du réseau de bus à la livraison du T13-2

Lors de la mise en service d'une nouvelle infrastructure, les services d'Ile-de-France Mobilités et de son exploitant (dépendant de la délégation de service public en cours) travaillent à la restructuration du réseau de bus local. Le travail sur la restructuration débutera 2 ans avant la mise en service et sera mené en concertation avec les villes.

À la livraison du tram, cette restructuration permettra d'une part de limiter la fréquentation des bus dans ces secteurs si le report modal du bus vers le tram s'opère efficacement et d'autre part de redessiner le tracé des lignes de bus pour qu'ils desservent les quartiers les plus lointains du nouveau mode de transport (à l'instar du Chêne Feuillu) et les stations du tram.

Ainsi, à la mise en service, même les habitants non-desservis directement par le tram bénéficieront d'une meilleure desserte de bus liée à la restructuration du réseau et à la prise en compte de l'intérêt de rejoindre le tram pour certains quartiers à proximité de celui-ci mais sans desserte directe.

La réalisation d'une piste cyclable sécurisée par les collectivités en responsabilité

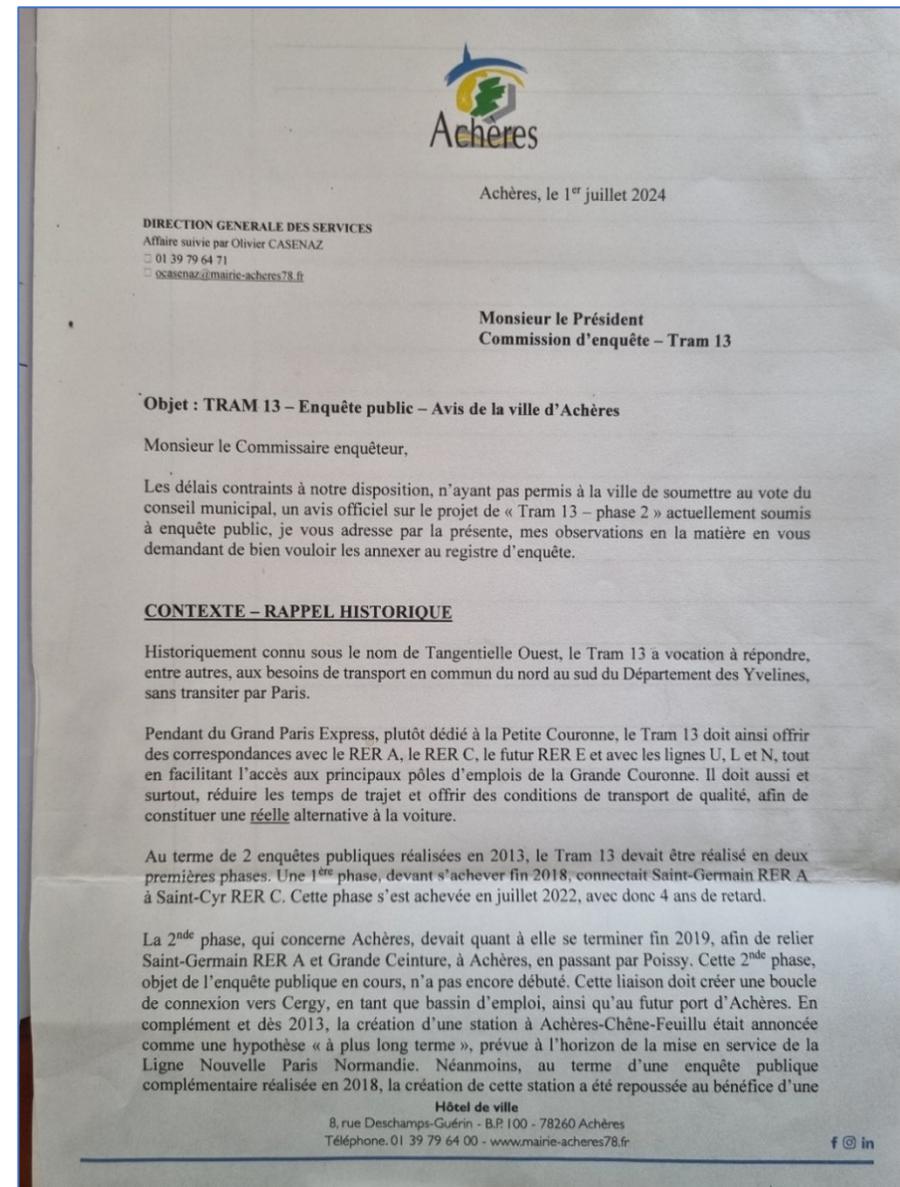
De nombreux avis déposés dans le cadre de l'enquête publique demandent que la suppression de l'arrêt chêne feuillu soit compensé par la mise en place d'un itinéraire cyclable qui permette depuis le quartier du chêne feuillu et le Technoparc de rejoindre les gares les plus proches du T13 que sont Poissy ZAC et Achères Ville RER.

La commission d'enquête estime qu'un tel aménagement permettrait d'augmenter l'attractivité et donc la fréquentation du T13, améliorant du même coup la rentabilité socio-économique du projet. Cette remarque rejoint la recommandation suivante de l'Autorité Environnementale :

« L'Ae recommande aux porteurs de projets et aux collectivités d'orienter plus nettement les moyens disponibles vers des projets susceptibles de favoriser le report des usagers de la voiture particulière vers le projet T13 phase 2, l'ensemble du réseau de transport en commun, et vers toutes les mobilités décarbonées en cohérence avec les objectifs locaux et nationaux. » (Avis délibéré de l'Autorité Environnementale IGEDD n°2024-18 du 25 avril 2024).

Les maîtres d'ouvrage du T13 ont pour responsabilité de mettre en œuvre tous les moyens qui relèvent de leur compétence pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun en général et le T13 en particulier ainsi que vers les modes actifs. Cependant, un certain nombre de leviers ne sont ni de la compétence d'Ile-de-France Mobilités, ni de SNCF Réseau mais des collectivités. Ni Ile-de-France Mobilités ni SNCF Réseau n'ont en effet pour compétence la réalisation de ce type d'aménagements, la compétence cyclable est en effet détenue par les collectivités territoriales. Dans son avis du 1^{er} juillet 2024, la ville d'Achères demande d'ailleurs à la CU GPSEO et au Département des Yvelines de prendre en charge ces aménagements. Comme le recommandent l'Autorité Environnementale et la Commission d'enquête, Ile-de-France Mobilités est totalement prête à accompagner les collectivités qui se saisiront de ce projet de desserte cyclable.

4 ANNEXE 3 AVIS DE LA VILLE D'ACHERES



solution alternative réalisée dans Poissy, en lien avec le futur RER E ; projet qui contribuera dès 2028 à une meilleure interconnexion de notre bassin de vie.

Pour finir, une 3^e phase est attendue, bien que non-budgétée à ce jour. Il s'agit de la prolongation du Tram 13 jusqu'aux gares RER de Cergy. Cette perspective a sensiblement influencé les projets d'aménagement de notre ville, dont les espaces publics de la ZAC Petite Arche afin de faciliter l'intégration urbaine de cette nouvelle voie.

AVIS DE LA VILLE D'ACHERES

Plus de 10 ans après les précédentes enquêtes, force est de constater que la phase 2 du projet a fortement évolué. Si la ville se révèle hautement satisfaite de voir enfin le Tram 13 arriver à Achères, dans des délais annoncés pour courant 2028 – et il ne faut pas boudier son plaisir – sa satisfaction n'est toutefois pas totale.

La Ville d'Achères entend donc formuler les observations suivantes à l'attention du commissaire enquêteur.

Premièrement, sur la suppression de la station Achères-Chêne-Feuillu - dessinée dès l'enquête publique complémentaire de 2018 - la ville en prend acte. Si cette disparition nous fait perdre le bénéfice d'une nouvelle offre de transport collectif à l'est de la ville, elle permet néanmoins de réduire significativement les nuisances estimées pour le voisinage, puisqu'une importante gare routière, destinée à faire le lien avec la gare RER d'Achères et avec la ville de Poissy, était annoncée, au grand dam de nombreux habitants du quartier.

Le besoin d'offre de transport collectif étant toutefois important dans le quartier, il est impératif que les possibilités de rabattement vers l'offre de transport par bus soient densifiées et optimisées, tant vers la gare RER d'Achères que vers les stations de Poissy, dont la nouvelle station de tramway du nouveau quartier St Exupéry.

Cette offre de transport en commun sera utilement complétée par l'aménagement de pistes dédiées à la mobilité active, sous compétence du Département et de GPSEO.

Deuxièmement, l'implantation de la station de tramway, à l'extrémité de la rue de Conflans et non plus au sein de la ZAC Petite arche constitue une perte pour la ville et ce nouveau secteur en expansion. D'autant que, comme évoqué et comme souhaité par l'Etat, la Région, IdFM et le Département, les espaces publics de la ZAC ont été conçus et aménagés pour l'accueil de cette station et l'extension du réseau jusqu'à Cergy.

A titre compensatoire, la ville renouvelle sa demande de disposer impérativement d'un agrandissement du pont ferroviaire jouxtant la gare RER, afin de permettre un flux routier à double sens et une circulation active, sécurisée. La ville entend préciser sur ce point qu'elle a relancé les négociations depuis plusieurs mois, avec l'Etat, la SNCF et la Région, pour le financement d'études dédiées.

En complément, la ville demande à ce que soit conservé un espace de circulation active, du centre-ville jusqu'à la gare RER, afin de préserver la mobilité douce qui s'effectue quotidiennement sur le trottoir élargi disponible à ce jour. Le projet soumis à l'enquête ne prévoyant pas le maintien de ce couloir de circulation douce, il est impératif de le reconstituer, en ce compris sur le tronçon de l'avenue de Conflans jouxtant la future station de tramway.

Troisièmement, la ville renouvelle ses attentes de 2014, répétées annuellement auprès des instances compétentes, pour que le projet ne prenne plus de retard. Outre le besoin grandissant des habitants en termes d'offre de transport collectif - *a fortiori* dans des villes comme Achères et Poissy, jouant le jeu de l'augmentation de l'offre de logement afin de répondre au besoin criant des franciliens – il importe que cette extension de la ligne de tramway soit opérationnelle avant la réalisation, par le Département des Yvelines, de la liaison RD190/RD30 ; afin d'éviter que la ville d'Achères ne devienne un pôle de rabattement pour l'accès aux transports en commun.

Quatrièmement, la ville exige qu'une attention particulière soit apportée sur la circulation des engins de chantier, en phase travaux. L'accès au pont rail sis route du Clocher à Achères ne pourra ainsi nullement se faire par les rues étroites du centre-ville, et notamment pas par l'avenue Paquet. Parallèlement, le trafic du chantier du Tram 13 devra évidemment tenir compte des chantiers avoisinants, qu'il s'agisse des opérations immobilières en cours dans le cœur de ville ou bien encore des chantiers de Port Seine Métropole Ouest et de transformation du site de Bonna Sabla en un futur village d'entreprises.

Sous réserve de tout ce qui précède, la ville formule un avis très favorable au projet soumis à enquête pour la phase 2 du Tram 13.

Telles sont les observations que je souhaitais formuler et voir annexées au registre d'enquête publique.

Vous remerciant pour votre écoute, je vous prie de croire, Monsieur le Président de la commission d'enquête, à l'assurance de mes sentiments de haute considération.



5 ANNEXE 4 AVIS DE LA VILLE DE POISSY ET REPONSE A LA QUESTION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

 **POISSY**

**DIRECTION DES GRANDS PROJETS URBAINS
ET ACTION CŒUR DE VILLE**
Tél. : 01 38 22 54 11
Courriel : spau@ville-poissy.fr
Ref. : SH06PMA/PR/24/0012

MONSIEUR LAURENT DANÉ
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE
CENTRE ADMINISTRATIF DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
86-88 RUE LEON DESOYER
78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

OBJET : Enquête publique préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 et suivants du Code de l'environnement dans le cadre du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram T13

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

La ville de Poissy a toujours considéré les nombreux avantages que présentent in fine le tram 13 phase 2 pour les usagers des transports en commun et habitants du bassin de vie du nord des Yvelines.

Ainsi, le Conseil Municipal s'est prononcé à plusieurs reprises en faveur de sa réalisation en milieu urbain par délibérations du 9 février 2015 et du 29 janvier 2018, dans le cadre de l'enquête publique complémentaire pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Le dossier d'autorisation environnementale soumis à enquête publique depuis le 15 juin 2024 expose les impacts de la réalisation du tram 13 phase 2 sur l'environnement au sens large et motive le contexte de sa réalisation.

Ce dossier regroupe les demandes d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, du défrichement, de dérogation au titre des espèces protégées, de travaux en abords de monuments historiques sur les communes de Saint-Germain-en-Laye et de Poissy et la demande d'autorisation de coupes d'arbres d'alignement. De plus, les études d'impacts ont été actualisées et complétées.

La ville de Poissy est invitée, conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral n°24-048 « portant ouverture d'une enquête publique environnementale préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale dans le cadre du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram 13 sur le territoire des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye », en date du 27 mai 2024 et l'article 1 du l'arrêté préfectoral rectificatif en date du 29 mai 2024 à donner son avis sur la **demande d'autorisation environnementale**.

Tout d'abord, le projet du tram 13 phase 2 accompagne le développement de plusieurs projets urbains d'envergure dessinant l'avenir de notre territoire.

Certains sont d'ores et déjà lancés : création du GrEEn Campus de Stellantis, l'écoquartier Rouget de Lisle, la requalification d'une partie du centre-ville avec l'opération dite Paul Codos, opération de la pointe Robespierre.

D'autres le seront dans les prochaines années : réaménagement du pôle multimodal de la gare, réaménagement de la gare RER / SNCF, passerelle piétons / cycles entre Poissy et Carrières-sous-Poissy, poursuite de la transformation du secteur du triangle Robespierre, réutilisation des pôles tertiaires boulevard de l'Europe, réflexion de l'entrée du quartier Saint-Exupéry (station tram 13 à proximité immédiate du périmètre Quartier Politique de la ville – QPV 2024), poursuite du programme Action Cœur de Ville.

...

Toute correspondance doit être adressée à l'attention de Madame la Maire

Hôtel de Ville | Plus de la République | RP 93761 - 78201 Poissy, France  www.ville-poissy.fr

Tout au long de son tracé, l'aménagement du parcours du tram doit absolument constituer un outil de requalification de l'espace public et de mise en valeur du patrimoine architectural, paysager, particulièrement en secteur protégé au titre des monuments historiques ou aux regards d'enjeux écologiques forts.

Il doit bien évidemment proposer une offre supplémentaire et efficace de mobilité pour l'ensemble des habitants et être une véritable alternative à la mobilité carbonée.

Un tel projet de transport en commun a nécessairement des impacts forts sur de très nombreuses thématiques.

En témoignent les milliers de pages d'études et de compléments techniques des différentes pièces du dossier, difficiles à aborder dans leur globalité, disons-le.

A la lecture du dossier, les enjeux environnementaux ont bien été cernés ; la ville tient à enrichir l'enquête publique en livrant quelques réflexions et positions.

Tout d'abord, la ville sera particulièrement vigilante au respect des engagements d'IDFM sur le remplacement des arbres disparaissant pour laisser place au projet.

Il est indiqué que le tram 13 phase 2 nécessitera l'abattage de 564 arbres en section urbaine (217 arbres d'alignement sur le domaine public, 254 arbres hors alignement sur le domaine public, 93 arbres sur le domaine privé - hors défrichement).

351 arbres seront replantés (808 arbres sur le domaine public, 43 arbres sur le domaine privé), soit un bilan positif de 87 arbres en milieu urbain (hors opération de compensation liée au défrichement).

Des défrichements sont également envisagés sur 14,32 hectares en forêt e Saint-Germain-en-Laye ; des mesures d'évitement ont été recherchées pour minimiser cela.

Au titre de l'impact sur la faune et la flore, le dossier indique que trois sites pour la mise en œuvre des mesures compensatoires, hors du périmètre du projet ont été identifiés initialement, pour une surface totale de 42,55 ha pour une durée d'engagement de 50 ans (Bois des Alluets, Lisière Saint-Jean et Île de Devant).

A ces trois sites, s'ajoute en complément, dans le cadre de la cession à venir de SNCF Réseau à Île-de-France Mobilités, une section de la Grande Ceinture de 3,76 ha est identifiée sur une partie de la Grande Ceinture, le long de la rue de la Bruyère, (tronçon 1, hors forêt de Saint-Germain) pour les besoins de compensation au titre des espèces protégées. La ville s'en félicite.

Cette désaffectation d'une partie de la voie ferrée de Grande ceinture permet également de supprimer les deux ponts rails avenue Fernand Lefebvre et avenue de Versailles, requalifiant grandement les entrées vers le centre-ville et le pôle gare.

Dans le contexte générale du respect du cycle de l'eau, la gestion par infiltration des eaux pluviales de l'ensemble du projet (plate-forme, centre de maintenance urbain) est à souligner.

Avec l'arrivée du Tram 13 en 2028, la place de la voiture en ville sera nécessairement différente et particulièrement dans le flux de transit à Poissy.

Sa mise en service permettra un report modal estimé à 18% (chiffre indiqué dans le dossier), correspondant à l'estimation du nombre de voyageurs qui utilisent actuellement leur véhicule personnel et qui utiliseront le Tram T13 Phase 2 une fois celui-ci achevé.

...

Ce report modal fonctionnera de manière optimum que si toutes offres de mobilités durables sont performantes (tram, bus, vélos, espaces publics favorisant la marche à pied) dans les parcours, cheminements et les offres).

Le tram 13 ne peut pas être pris de manière individuelle au regard des autres projets, mais doit bien s'intégrer dans les mobilités du quotidien, ce pour l'ensemble des usages, jeunes, actifs, personnes âgées, touristes).

Il est primordial de rappeler que le développement des itinéraires cyclables est fondamental, tout autant que le nécessaire maillage par-delà les limites communales.

Avant la mise en service du tram 13 phase 2, de nombreux travaux sont programmés ; ils impactent et impacteront le quotidien des Poissiacais. L'utilisation de la voiture est toujours prégnante et la circulation dans une ville ce transit comme Poissy est de plus en plus problématique.

Les travaux préparatoires du tram 13 ont déjà des impacts fort sur la circulation dans le cœur de ville. Ceux-ci iront crescendo dans les prochaines années. Je comprends les craintes de certains sur les questions de bruits, d'enjeux écologiques, de trafic routier, de modifications de leur quotidien de de leur cadre de vie.

Nous, collectivement, devons soutenir la réalisation du tram 13 phase 2 afin de tirer les bénéfices de cette offre de mobilité supplémentaire pour le territoire poissiacais et yvelinois mais aussi profiter de cet outil de requalification des espaces publics des villes traversées, dans un contexte d'enjeu de transition écologique forts. La mobilisation de l'ensemble des acteurs du projet est essentielle.

Ainsi, au vu des éléments développés ci-dessus, la Ville de Poissy émet un avis favorable sur la **demande d'autorisation environnementale**.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Poissy, le 10/07/2024

**Le Maire,
Vice-Présidente de la Communauté
Urbaine
Grand Paris Seine et Oise,
Conseillère régionale d'Île-de-France,
Sandrine BERNO DOS SANTOS**



Courrier complémentaire de réponse de madame le Maire de Poissy à la question de la commission sur l'intérêt d'une station supplémentaire au Chêne Feuillu.



Laurent Dané

Expéditeur :

À : apau@ville-poissy.fr

Cc : J-luc Bienvault, Bruno Foucher

mar. 23 juil. à 14:09 ☆

Bonjour Madame le Maire,

Nous avons bien reçu votre avis concernant l'enquête environnementale du Tram 13 phase 2 qui traversera le centre ville de Poissy, grace aux interventions de la municipalité.

Nous avons une question qui concerne indirectement la ville de Poissy.

Il avait été envisagé dans les premières étapes du projet, d'avoir un arrêt au lieu dit Chêne Feuillu au sud de la ville d'Achères. Cet arrêt a été abandonné car il ne permettait plus une correspondance avec la LNP Ligne Nouvelle Paris Normandie, dont le tracé a été modifié.

Pourtant, un nombre important d'observations du public réclame le maintien de cet arrêt Chêne Feuillu. Nous constatons de notre côté que cet arrêt permettrait de desservir plusieurs milliers d'habitants d'Achères de façon plus commode que la gare d'Achères ville, ainsi qu'un millier d'emplois du technoparc de Poissy. Dans la mesure où les liens entre Poissy et Achères sont importants et où le technoparc se trouve sur le territoire de Poissy, il nous semble que cet arrêt permettrait une meilleure utilisation du tram et par conséquent une réduction du trafic automobile sur le secteur.

Nous avons consulté la mairie d'Achères sur le sujet et nous aimerions connaître la position de la mairie de Poissy sur cet arrêt.

En vous remerciant par avance de votre réponse, nous vous prions d'agréer Madame le Maire l'expression de nos salutations respectueuses.

Laurent Dané

Président de la commission d'enquête Tram 13 phase 2

06 72 57 24 56

laurent.dane@yahoo.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



CABINET DU MAIRE

Dossier suivi par :
Nathalie-Louise LAVAL
Tél. : 01 39 22 55 34
E-Mail : nlave@ville-poissy.fr
Réf. : SBDS/YMCM/L/2024-04

MONSIEUR LAURENT DANÉ
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
TRAM 13 - PHASE 2

Poissy, le 29 juillet 2024

Monsieur le Président,

Votre demande relative à la station « Chêne feuillu » du projet T13 a retenu toute notre attention et nous souhaitons en retour vous apporter les précisions suivantes.

En premier lieu, il convient de rappeler que le site envisagé ne se situe pas sur la commune de Poissy mais sur la commune de Saint-Germain en Laye. Cette commune a une connaissance particulière des règles de protection de son massif forestier, dans lequel aurait dû s'inscrire cette station.

En second lieu, il convient de rappeler que le projet de station était hypothétique. En effet, le projet initial de tracé retenu après de multiples tergiversations avant 2014 prévoyait une utilisation intégrale de la plateforme de la grande ceinture SNCF entre la gare de Poissy Grande Ceinture (GC) et Achères-Ville, soit un long intervalle sans station. La gare de Poissy GC est située en périphérie Est de Poissy, avec une attractivité très moyenne par rapport aux quartiers denses de Poissy et sans correspondance avec les autres lignes ferroviaires desservant la ville. Aussi, à titre conservatoire, avait-il été envisagé une station, en pleine forêt, à l'intersection avec la ligne SNCF de Paris à Mantes et à la Normandie par la rive gauche de la Seine, dite Groupe V. Ce point d'arrêt n'avait pas de finalité locale, la Ville d'Achères disposant déjà de deux gares SNCF, sur les lignes A et J, à Achères-Ville et Achères Grand-Cormier, pour 19 000 habitants. Par ailleurs, le site ne se prêtait qu'à une correspondance éventuelle, et non à une ouverture vers l'extérieur en raison de sa configuration, ni vers le Technoparc de Poissy, ni vers les quartiers proches d'Achères.

.../...

Toute correspondance doit être adressée à l'attention de Madame le Maire

Hôtel de Ville | Place de la République | BP 63081 - 75303 Poissy Cedex

 www.ville-poissy.fr

Ce point d'arrêt « Chêne Feuillu » était d'ailleurs désigné comme hypothétique et subordonné à plusieurs conditions :

- La possibilité d'y réaliser une correspondance avec les lignes J et le RER A
- La possibilité d'y effectuer une correspondance avec une future ligne nouvelle Paris Normandie.
- Et enfin l'aptitude du site forestier à recevoir une telle station sans porter une atteinte grave au massif forestier, qui a fait depuis l'objet d'une protection renforcée.

En 2014 le Conseil Départemental 78 (CD78) a estimé qu'il serait très judicieux d'obtenir une correspondance en gare RER de Poissy entre le RER A la ligne J et le tram 13 plutôt que faire se croiser le projet T13 et les voies existantes sans correspondances certaines.

Le CD78 a donc soumis cette idée à la nouvelle municipalité de Poissy qui a recherché un tracé possible par le centre-ville et la gare de Poissy voyageur.

Île-de-France Mobilités (IDFM) a accueilli avec bienveillance cette variante qui augmentait de façon considérable le public susceptible d'utiliser le tramway soit un rapport de 1 à 4 entre la version initiale et la nouvelle version dite urbaine.

En effet, les habitants de Poissy se trouvaient grâce à trois points d'arrêt, très concernés, ainsi que la ville proche de Carrières sous Poissy.

Simultanément la SNCF a indiqué qu'une correspondance à Chêne Feuillu entre les lignes RER A Transilien J et le T13 n'était pas envisageable, en raison de la proximité de cette station avec les gares de Poissy voyageurs d'une part et d'Achères Grand-Cormier d'autre part. Ce refus était justifié au surplus par l'intensité des circulations grandes lignes sur cet axe du Val de Seine qui ne permettait pas de multiplier les arrêts de trains locaux, sans nuire à la fluïté donc au débit de cet axe majeur du réseau.

Enfin aucun tracé de substitution pour la ligne nouvelle Paris Normandie n'avait émergé à cette époque, mais une gare sur la ligne nouvelle était envisagée dans le secteur Achères-Conflans. Cette implantation a été rapidement abandonnée, et ce n'est qu'en 2024 qu'un tracé stable pour la ligne nouvelle Paris Normandie a été proposé par l'État, au sud de Poissy, très éloigné de Chêne Feuillu.

En troisième lieu, la configuration locale d'un arrêt Chêne Feuillu était en réalité très défavorable

Elle se situait en se dirigeant vers Achères après le franchissement supérieur de la ligne de Normandie, par conséquent au sommet d'un talus en zone forestière protégée. Cette section sera la seule de l'ensemble du T13 à être exploitée en voie unique.

Cette exploitation en voie unique est justifiée par IDFM par la volonté de ne pas grever le coût du projet par la construction d'un second pont de franchissement en plus du pont existant à voie unique.

La station se serait donc située pour être proche du Technoparc et des quartiers habités du Chêne Feuillu au sommet d'un talus avec un seul quai desservi successivement par des trains de sens inverse dont l'arrêt aurait été pénalisant pour l'exploitation de l'ensemble de cette ligne.

Par ailleurs le relief décrit aurait nécessité une accessibilité PMR complexe et en conséquence le maintien de personnel permanent indispensable en présence de tels équipements. Aucune capacité de stationnement automobile proche n'étant mise en évidence, un stationnement sauvage intense et dangereux était à prévoir soit dans les quartiers proches soit en pleine forêt.

Une atteinte forte à l'environnement forestier du lieu, notamment par mitage, était à prévoir.
.....

En quatrième lieu s'ajoute une condition posée par IDFM à la variante urbaine du tracé. Le nombre maximum d'arrêt sur le territoire de la ville de Poissy ne devait pas excéder 3. On a été retenus un arrêt proche de l'ancienne gare dite Poissy GC, qui était également desservie dans la première version du projet, une station au plus proche de la gare voyageurs RER transilien de Poissy, et une station proche du quartier de Poissy Nord Saint-Exupéry quartier politique de la ville (QPV) enclavé auquel le projet peut apporter beaucoup. On notera que cette dernière station est aisément accessible en bus depuis Achères et le Technoparc de Poissy. D'ores et déjà, les bandes cyclables de cet itinéraire (CD 30) ont été sensiblement améliorées et sécurisées à l'automne 2023, en préalable au projet.

Pour l'ensemble de ces raisons, la ville de Poissy, tout en regrettant l'impossibilité de desservir à minima son Technoparc, a soutenu la variante urbaine du tracé au bénéfice du plus grand nombre d'utilisateurs potentiels et de la création d'un véritable réseau de correspondance plutôt que la desserte hypothétique et sans correspondance envisagée à la station « Chêne Feuillu ».

L'impact environnemental d'une telle station en milieu forestier aurait été très significatif. Par ailleurs, le tracé urbain permet la récupération de la plateforme ferroviaire de Grande Ceinture entre Poissy et Achères, pour y réaliser des compensations végétales et mettre fin à 140 ans de morcellement du bloc forestier par la plate-forme ferroviaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Le Maire,
Vice-présidente de la Communauté urbaine
Grand Paris Seine & Oise,
Conseillère régionale d'Île-de-France



Sandrine BERNARDOS SANTOS

6 ANNEXE 5 AVIS DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E


Saint-Germain
en Laye

MONSIEUR LAURENT DANÉ
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
PROLONGEMENT DU TRAM T 13
MAIRIE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
16 RUE DE PONTOISE
78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Arnaud PÉRICARD
MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Saint-Germain-en-Laye, le 15 JUIL. 2024

Monsieur Le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique environnementale portant sur le prolongement de la ligne du tram T13, je vous adresse mes observations pour le territoire de Saint-Germain-en-Laye. En effet, ce projet appelle quelques remarques autour des quatre sujets suivants : l'opportunité du projet, le rapport à la forêt de protection, l'organisation du chantier et la gestion ultérieure.

- **L'opportunité du projet**

La Ville de Saint-Germain-en-Laye est favorable au prolongement de la ligne du tram T13 qui participe au renforcement du maillage de transport ferré en reliant les lignes du RER A, C et E ainsi que les lignes Transiliennes J, L et N.

Il conviendrait cependant de préciser les modalités d'évaluation qui vont être mises en place pour apprécier le report modal sur l'ensemble du Tram T13, en particulier l'abandon des transports individuels motorisés au profit des transports en commun.

La commune souhaite également connaître le calendrier de réorganisation de l'ensemble des lignes du réseau de bus pour éviter que perdure trop longtemps la superposition d'offres concurrentielles comme sur la phase 1.

Enfin, la Ville insiste pour que soit anticipée l'homogénéisation des titres de transport dans les deux sens de circulation du Tram T13 afin d'éviter les incongruités vécues sur la phase 1 comme par exemple l'impossibilité d'emprunter le couloir de correspondance du RER A permettant de rejoindre le centre-ville.

www.saintgermainenlaye.fr - contact@ville.saintgermainenlaye.fr
Hôtel de ville 16 rue de Pontoise - Contact administratif : 01 30 87 20 00 - 01 30 87 20 13 (réception)
R.F. 10 101 - 78101 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE Cedex

- **Le rapport à la forêt de protection**

La Ville rappelle son souhait initial de compenser en totalité les 65,87 hectares liés au défrichement sur son territoire (Pièce C - Résumé non technique, p.92/172), la compensation devant se faire à proximité du projet dans la mesure du possible.

Le projet nécessitant de nombreux abattages d'arbres, il est demandé à IDP Mobilités de mener une campagne de communication préalable exemplaire, en se rapprochant de l'ensemble des associations locales et nationales.

Par ailleurs, je prends note de la compensation financière d'amélioration sylvicole dans la forêt de protection adossée à l'ONF qui complètera les efforts de la Ville dans le cadre des Etats Généraux de la Forêt. Néanmoins, je m'interroge quant au devenir de l'ancien tracé des zones SNCP déclassées, entre la Route de Poissy et la Route des Loges, et de la prise en charge du projet de reconquête forestière de ces zones et de son financement.

- **L'organisation du chantier**

Des compléments d'information sont attendus sur l'impact de la ou des bases travaux vis-à-vis de la circulation des poids lourds et de la continuité de la circulation à proximité des ouvrages d'art en phase chantier, notamment pour les piétons, les cyclistes et les espèces sauvages, au niveau de la route de la Mare aux Boeufs et de la route des Vallières.

De même, la gestion de l'eau pendant la phase chantier est insuffisamment décrite dans le dossier soumis à enquête publique (gestion des rejets d'assainissement et des eaux usées des bases vie, gestion des eaux pluviales au droit des ouvrages, ...).

La Ville se prononce défavorablement au passage de camions et à l'utilisation de l'accès de service dans le quartier de la Lisière Percire sur l'avenue Winchester pour atteindre les emprises travaux de la phase 2. Cette rue ne devra être utilisée que pour la maintenance de la future ligne, afin de préserver au maximum la tranquillité des habitants et des usagers de ce nouvel éco-quartier. La Ville sollicite un nouveau plan d'installation de chantier pour cette zone.

- **La gestion ultérieure**

Je m'interroge quant à la gestion des éventuels dépôts sauvages à proximité des nouveaux ouvrages créés en particulier autour du bâtiment d'exploitation prévu au niveau de la Route du Clocher d'Achères et à proximité des ouvrages d'art accessibles en véhicules (Mare aux Boeufs, Route des Vallières, saut de mouton Groupe V, le Pont-Rail de la Route des Loges, le Pont-Rail de la Route du Clocher d'Achères). Ce phénomène a-t-il été anticipé par IDFM Mobilités et des dispositions ont-elles été envisagées le cas échéant ?

Ainsi, je vous serais reconnaissant de bien vouloir apporter des réponses aux questionnements soulevés dans le présent courrier et de prendre en considération l'ensemble de mes remarques afin que ce projet s'intègre au mieux dans le territoire de Saint-Germain-en-Laye.

Une copie de ce courrier sera annexée au registre numérique de l'enquête publique.

Je vous prie de croire, Monsieur Le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Arnaud PÉRICARD

7 ANNEXE 6 AVIS DU DEPARTEMENT DES YVELINES



Yvelines
Le Département

JUILLET 2024

Tram 13 express Phase 2
Enquête publique – Demande d'autorisation environnementale
Contribution du Département des Yvelines

La phase 2 du Tram T13 consiste à prolonger l'actuel Tram-Train de Saint-Germain RER à Achères-Ville RER. Il se débranche au niveau de l'arrêt Lisière Pereire et rejoint Achères-Ville via des infrastructures nouvelles de tramway. Il a pour objectif :

- De favoriser le développement des transports en commun en répondant efficacement aux déplacements Nord-Sud et se connecter au nouvel RER E à Poissy.
- D'améliorer le maillage du réseau TC grâce aux correspondances avec le RER A, RER C, RER E et les lignes L, U et N du Transilien.
- De proposer une alternative à la voiture en requalifiant des routes départementales en boulevards urbains.

Le Département des Yvelines expose ici son avis sur le dossier environnemental et plus largement sur l'intérêt de ce projet de transport pour le territoire yvelinois.

Le Département des Yvelines
Finaceur du projet à hauteur de 30 % à travers le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et gestionnaire de la voirie départementale, le Département des Yvelines mène une politique volontariste pour aider le développement des transports collectifs.
Sa participation est visible à travers le financement de projets de transports en commun structurants comme EOIE et le pôle de Poissy. Il intervient également en maître d'ouvrage d'infrastructures routières pour accompagner l'intégration de ces nouveaux modes de transport.

Après la déclaration d'utilité publique du projet en décembre 2018, cette enquête publique vise à valider la demande d'autorisation environnementale portant notamment sur la législation sur l'eau, les défrichements et la dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées.

I. L'ENJEU D'UNE LIAISON NORD/SUD POUR LES YVELINOIS

Projet de tangentielle d'importance départementale, le Tram T13 viendra résorber le manque de liaison en transports en commun ferrés entre le Nord et le Sud des Yvelines. La phase 1 entre St-Cyr et Saint-Germain-en-Laye RER permet actuellement de relier les territoires de Versailles Grand Parc et de Saint-Germain-en-Laye Boucles de Seine. Avec la Phase 2, c'est l'Est de la CU GPS&O qui sera désormais reliée et par-là même les OIN Paris Saclay et Seine Aval.

Le confortement du tracé urbain

Le territoire du secteur de Poissy bénéficie d'une forte dynamique économique liée à la présence de pôles d'emplois majeurs (comme STELLANTIS qui a notamment accueilli 1 000 collaborateurs supplémentaires en 2017 à la suite du déménagement de son siège social et le projet de nouveau campus apportera environ 4 000 collaborateurs supplémentaires).

Cette dynamique économique est accompagnée par un fort développement résidentiel et urbain, comme en témoignent la ZAC Rouget de Lisle, située le long du tracé du futur Tram13 express, amenée à accueillir 2000 nouveaux logements, des commerces et activités à l'horizon 2030 ou encore le projet de Carrières-Centralité (2 800 logements).



Afin de ne pas engorger encore plus, un secteur où les circulations routières sont déjà saturées, offrir aux salariés et aux habitants un mode de transport ferré capacitair est donc primordial.

Ainsi, le tracé urbain du Tram 13 va créer un effet levier pour accompagner la transformation urbaine du territoire, conforter la polarisation et la densification de ce secteur. Avec 4 nouvelles stations (Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC, Achères Ville RER), ce nouveau tracé permet la desserte d'environ 27 000 habitants et 10 000 emplois.

Le tracé urbain porté par le Département et acté dans la déclaration d'utilité publique de 2018 représente donc une opportunité de desserte pour les usagers ainsi qu'un moyen de préservation de l'espace forestier jouxtant le tracé de la grande ceinture désormais protégé et destiné à être renaturalisé.

Pour répondre à ces enjeux de développement et d'attractivité, Poissy et les communes limitrophes pourront s'appuyer sur des projets de transports en commun lourds comme le prolongement du RER E en 2026, projet de dimension métropolitaine, mais également sur des projets routiers complémentaires portés par le Département, indispensables pour assurer un fonctionnement fiable du T13 ou par exemple, la nouvelle passerelle dédiée aux modes actifs entre Carrières-sous-Poissy et Poissy financée en partie par le Département.

II. UN PROJET ACCOMPAGNE PAR LE DEPARTEMENT DES YVELINES

Les études de circulation menées en collaboration avec IdFM ont montré, que plusieurs projets sous maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines sont indispensables pour accompagner l'intégration urbaine du projet de Tram 13 (prolongement du Boulevard de l'Europe et aménagement du carrefour Pigozzi à Poissy) mais également pour permettre de conserver des conditions de circulation acceptables dans Poissy (RD 30/RD 190 / Pont d'Achères) :

Par des projets d'infrastructure routière à court terme :

Le Prolongement du boulevard de l'Europe

Ce boulevard constituera le nouvel itinéraire départemental (écoulement plus fluide du trafic de transit Est-Ouest) avec le déclassement de la RD 308 actuelle qui conservera un sens unique de circulation depuis la place de l'Europe pour l'ensemble des véhicules. Ce projet permettra de désengorger la place de l'Europe et sa traversée par le Tram 13 express et accompagnera également la réalisation de nouveau quartier de ZAC Rouget de l'Isle.

L'Aménagement du carrefour Pigozzi

En raison de la création du boulevard de l'Europe et dans l'objectif de sécuriser le carrefour de l'Europe, nœud central de l'axe Nord-Sud (RD 190) permettant de distribuer les flux entre le pôle gare et le futur boulevard, le Département porte également le projet de réaménagement du carrefour Pigozzi. Ce dernier permettra de compléter les mouvements manquants liés à l'insertion de la plateforme du Tram T13 (tous les mouvements seront rendus possibles et en particulier le retournement depuis le boulevard de l'Europe vers le Sud). Ce nouveau carrefour facilitera également l'aménagement du nouveau Pôle d'échange multimodal de la Gare Eole à Poissy et l'adaptation du plan de circulation nécessaire à la réalisation du PEM.



Par des projets d'infrastructure routière à moyen terme :

La Liaison RD 30-RD 190 et pont d'Achères

Cette liaison vise à proposer un nouveau franchissement de Seine pour soulager les axes situés au Sud, notamment en rive gauche de la Seine, permettant notamment au Tram T13 de s'insérer dans la voirie routière départementale tout en préservant des conditions de circulation satisfaisantes dans Poissy. En effet, elle vise principalement à reporter une grande partie des circulations qui emprunte le réseau départemental dans le centre de Poissy et ainsi de le décharger. A cet égard, le passage du Tram T13 au sein de la commune de Poissy dans de bonnes conditions de circulation pour l'ensemble des modes de transports et notamment au droit de la place de l'Europe n'est possible qu'avec la réalisation de ce projet.

Le Requalification de la RD 190 entre Triel et Carrières et TCSP dans la partie urbaine

Ce projet permettra d'optimiser les temps de parcours des bus depuis la boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy et favorisera ainsi les échanges multimodaux.

III. UN PROJET VEGETALISE ET DE PAYSAGE

Une plateforme végétalisée et un projet urbain paysager « de façade à façade »

L'arrivée du Tram T13 va profondément modifier le visage des territoires traversés. Les voies, les cheminements vont être repensés et rationalisés. Il s'agit de faire cohabiter, dans des gabarits de voie relativement étroits, les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, voyageurs...). C'est l'intégralité des rues traversées par le tram qui sera repensée avec des aménagements paysagers qualitatifs.

Le projet vise à repenser la place de l'arbre et du végétal en ville. Sur la plateforme, un mélange de sedum viendra s'inscrire entre les voies. Ce ruban vert traversera le territoire, accompagnant le tramway, pour apporter une continuité et une identité au projet.

Le végétal joue dans le projet un rôle essentiel pour conforter les lieux, qui seront perçus comme une entrée dans la ville : le passage sous le pont cadre de l'Avenue de Versailles, le carrefour de l'Europe, le boulevard de l'Europe au droit du CdMU, sont autant de points de passage d'une ambiance urbaine à une autre, que le végétal valorise en leur donnant une identité contrastée.

Un projet de re-naturalisation de la forêt

Le végétal sera utilisé en re-naturalisation sur les talus ferroviaires impactés, dans la forêt domaniale de Saint-Germain, ou pour reconquérir d'anciens sites industriels.

Les aménagements paysagers du Tram T13 Phase 2 accompagnent les paysages traversés. L'enjeu principal des aménagements est de lier paysages et usagers tout en intégrant la dimension écologique, de reconstitution des milieux traversés par le projet. Les aménagements qui encadrent le projet s'inspirent des structures végétales rencontrées (haies, boisements, alignements...).

UN PROJET PORTE PAR LE DEPARTEMENT DES YVELINES

Le Département des Yvelines apporte son soutien à la demande d'autorisation environnementale du Tram 13 express Phase 2 formulée par IdFM et réaffirme le besoin de cette future liaison de transport Nord/Sud pour accompagner le développement du territoire yvelinois et son attractivité.

8 ANNEXE 8 AFFICHE SUR LES LIEUX DU PROJET



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

AVIS D'OUVERTURE ENQUÊTE PUBLIQUE

COMMUNES D'ACHÈRES, DE POISSY ET DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale

Il sera procédé à une enquête publique, d'une durée de 31 jours, préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement dans le cadre du projet d'aménagement de la phase 2 du Tram T13 du samedi 15 juin 2024 à 9 h au lundi 15 juillet 2024 à 17 h 45.

La commission d'enquête est composée comme suit :

Titulaires :

Président : Monsieur Laurent DANE, Chef de projets informatiques

Membres : Monsieur Jean-Luc BIENVULT, Chargé de mission au centre informatique national du ministère de l'Intérieur, à la retraite
Monsieur Bruno FOUCHER, Président d'une société de promotion immobilière – Urbaniste, à la retraite

Suppléants :

Président : Monsieur Gilles GOMEZ, Docteur – Ingénieur géologue, à la retraite

Membres : Monsieur Jean-Yves LAFFONT, Conseiller général des établissements de santé à l'inspection générale des affaires sociales, à la retraite
Monsieur Christian LAMARCHE, Architecte-urbaniste, à la retraite

Lieux de l'enquête :

Le dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale sera mis à la disposition du public :

- dans les mairies d'Achères, de Poissy et dans le centre administratif de la commune de Saint-Germain-en-Laye aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- sur le site internet dédié : <https://www.registre-numerique.fr/phase-2-tram-t13>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45.

Observations du public :

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'autorisation environnementale pourront être :

- soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, de Poissy et dans le centre administratif de la commune de Saint-Germain-en-Laye aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie de Saint-Germain-en-Laye, désignée comme siège de l'enquête, afin d'y être annexées au registre de la mairie.

Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions, pendant la durée de l'enquête, sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <https://www.registre-numerique.fr/phase-2-tram-t13> ainsi que via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : phase-2-tram-t13@mail.registre-numerique.fr.

Un membre de la commission d'enquête recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront dans les lieux, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères (6-8 rue Deschamps-Guérin) :

- le samedi 22 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 3 juillet 2024 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 10 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Mairie de Poissy (Place de la République) :

- le lundi 24 juin 2024 de 14h30 à 17h30
- le samedi 29 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- le samedi 13 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

Centre administratif de Saint-Germain-en-Laye (86-88 rue Léon Désoyvel) :

- le jeudi 20 juin 2024 de 14h30 à 17h30
- le mercredi 26 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- le vendredi 5 juillet 2024 de 14h30 à 17h30

Tiers lieu « Le Qual des possibles » 7 Place Christiane Frahier, 78100 Saint-Germain-en-Laye (gare Lisière-Pérelle) :

- Le dimanche 16 juin 2024 de 15h à 18h
- Le dimanche 7 juillet 2024 de 15h à 18h

Toutes informations sur le dossier d'enquête peuvent être demandées auprès d'Ile-de-France Mobilités, habilité à communiquer les informations sur la consistance et le contenu du projet, à l'adresse mail suivante : contact@tram13.fr

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines se prononcera sur l'autorisation environnementale.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye, aux jours et heures normales d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

9 ANNEXE 9 LIEUX D'AFFICHAGE

