

Etude d'impact

PARTIE 10

**Analyse des difficultés
rencontrées**



SOMMAIRE DE LA PARTIE 10 : ANALYSE DES DIFFICULTES RENCONTREES

PARTIE 10 – ANALYSE DES DIFFICULTES RENCONTREES	949
1. l'analyse de l'état initial	949
2. L'analyse des impacts	949
3. Les études spécifiques	950
3.1. Les études écologiques	950
3.2. L'étude acoustique	950
4. Les prochaines étapes	951

PARTIE 10 – ANALYSE DES DIFFICULTES RENCONTREES

1. L'ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL



L'étendue de l'aire d'étude a nécessité un gros volume d'acquisition de données.

Le linéaire concerné s'étend sur **20 kilomètres**.

Le niveau de précision requis varie beaucoup en fonction des thématiques et des éléments du projet. Par exemple, pour la réutilisation de la ligne de la Grande Ceinture existante, les impacts potentiels sont moins élevés que pour le nouveau tracé et l'implantation du site de maintenance et de remisage.

De plus concernant en particulier l'insertion paysagère, les secteurs localisés dans les secteurs sensibles identifiés que sont la Plaine de Versailles, la perspective du château de Versailles aux abords du Passage à Niveau n°1, le site de Versailles Matelots au sein du périmètre de protection du Château de Versailles et l'arrivée sur Saint-Germain-en-Laye au pied du Château ont demandé une concertation avec les services de l'état et des **études spécifiques plus approfondies**.

De même le passage au sein de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye a fait l'objet de plusieurs variantes avant de déterminer au mieux le tracé le moins impactant et d'une concertation avec les services de l'Etat et collectivités (ONF DRIAFA, Saint-Germain-en-Laye). Les **études faune/flore y ont été particulièrement poussées** de même qu'au droit des secteurs de lignes de la Grande Ceinture non utilisés actuellement où la végétation a repris ses droits.

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

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

Pour l'acoustique des mesures d'état initial ont été réalisées en 2008 et mises à jour sur la base de l'évolution des trafics et de la disponibilité de données plus récentes.

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

2. L'ANALYSE DES IMPACTS



L'étude d'impact de 2013 a été réalisée sur la base des études de niveau « Schéma de principe ».

La mise à jour s'est basée sur les études de niveau « avant-projet ». Ceci a permis de préciser les impacts du projet et les mesures à mettre en place, notamment concernant la conservation de la ressource en eaux et des milieux aquatiques.

3. LES ÉTUDES SPÉCIFIQUES

3.1. Les études écologiques



Plusieurs études écologiques ont été réalisées dans le cadre du projet.

Des inventaires de la faune et la flore ont été conduites entre 2008 et 2013 par l'Institut d'Écologie Appliquée (IEA) :

- 2008-2009 (avril 2008 à septembre 2008) : premières prospections faune et flore ;
- juin à septembre 2012 : prospections complémentaires de réactualisation ;
- janvier 2013 : prospections ornithologiques et mammalogiques hivernales 2008.

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

Des inventaires détaillés ont ainsi été définis sur l'ensemble des sites où la liaison ferroviaire reste à construire et sur les portions de plateforme ferroviaire existante restant à aménager. Les recherches ont été faites de manière à caractériser les éléments floristiques et faunistiques au droit des aménagements, soit pour les parties nouvelles dans une bande de 50 mètres de part et d'autre du tracé et, pour les parties existantes à aménager, au droit de la plateforme actuelle.

Dans le cadre de l'instruction du dossier d'enquête publique du projet, l'autorité environnementale interpellait les maîtres d'ouvrage, et en particulier SNCF Réseau, sur 3 principaux points pour la partie milieux naturels, faune et flore sauvage :

- une aire d'étude trop étroite (100 m de largeur au droit de l'infrastructure existante ou à construire) ;
- des inventaires partiels sur certains secteurs circulés du projet ;
- un traitement inadéquat des connexions écologiques.

Ainsi, afin de répondre au mieux à ces remarques, des inventaires complémentaires ont été menés en 2014 et début 2015, sur la flore, les habitats naturels, et la faune (y compris les chiroptères), avec :

- une aire d'étude définie dans l'étude d'impact, à savoir un périmètre de 500 mètres de part et d'autre du tracé, élargi dans certaines zones pour prendre en compte des enjeux situés au-delà de la bande des 500 mètres ;
- des passages ciblés sur les parties circulées, qui ont été visitées en totalité ;
- la prise en compte des connexions écologiques, notamment par le biais des élargissements de l'aire d'étude.

Ces inventaires complémentaires menés par des prestataires différents selon le maître d'ouvrage concerné, ont servi à l'élaboration des dossiers de demande de dérogation au titre des espèces protégées, déposés pour instruction à la DRIEE en juillet 2015.

Ces levés en plusieurs temps ont nécessité un travail important de de synthèse mais ont permis de confronter et fiabiliser les résultats.

3.2. L'étude acoustique

Lors de la validation du modèle, il a été noté pendant la corrélation calcul/mesures, en période diurne (6 h - 22 h), des écarts entre les niveaux calculés et ceux mesurés inférieurs à 2 dB(A) pour les points de mesure PF1, PF2 et PF3 et le PM1.

En revanche pour le point PF6 (Saint Cyr l'Ecole), situé devant la gare cet écart était de 2,5 dB(A). Les trains qui s'arrêtent engendrent des crissements et des signaux sonores d'ouverture et fermeture de portes qui ne sont pas pris en compte dans la modélisation. De plus, il doit y avoir des réflexions acoustiques sur les couvertures des quais qui ne peuvent pas être modélisées.

En période nocturne (22 h - 6 h), les écarts entre les niveaux calculés et ceux mesurés sont inférieurs à 2 dB(A) pour les points de mesure PF1, PF3 et PF6 et restent proches de 2 dB(A) au point PF2.

Sur la base de ces résultats et commentaires, le modèle de calcul a été validé.

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

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

- De la station Saint Cyr RER à l'embranchement virgule/GC : 50 km/h ;
- Sur l'ensemble de la GCO : 100 km/h ;
- Sur la section urbaine, du débranchement du RFN jusqu'à l'avenue des Loges : 60 km/h ;
- Sur l'avenue des Loges : 70 km/h, sauf sur les 400 derniers mètres au sud : 60 km/h.

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

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

Les **prochaines étapes** consisteront à engager les études plus détaillées, d'un niveau projet (PRO).

4. LES PROCHAINES ÉTAPES



Les études de niveau avant-projet utilisées dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact ont permis :

- de poursuivre le travail de conception technique des interfaces et de l'insertion urbaine et architecturale du projet
- d'élaborer le Dossier de demande d'autorisation au titre de la Police de l'eau,
- de préparer l'Enquête Parcelaire qui doit se dérouler courant octobre-novembre (15 octobre au 14 novembre 2015),
- de préparer le Dossier d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement nécessaire pour le Site de Maintenance et de Remisage (déposé en septembre 2015),
- de préparer le passage devant la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (Novembre 2015),
- d'alimenter les démarches de coordination des projets : programme, calendrier, phases travaux, organisation, interfaces et gestion des chantiers,

Etude d'impact

PARTIE 11

Nom et qualité des auteurs



PARTIE 11 – NOM ET QUALITE DES AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

Le dossier d'étude d'impact de 2013 a été réalisée, sous la direction d'Egis Rail et du STIF par :

Egis France

Direction Régionale Île de France
38, boulevard Paul Cézanne
78 280 GUYANCOURT
Chef de projet : Delphine BOUTAUD
Chargé d'études : Antoine MERLOT,
Cartographe : Dominique LEGE

L'étude paysagère a été réalisée, sous la Direction du STIF et d'Egis France par :

Atelier Villes & Paysages

107, avenue Parmentier
75011 PARIS
Chef de Projet /Architecte Paysagiste: Blaise PONS

L'étude acoustique a été réalisée, sous la Direction d'Egis Rail et du STIF par :

ACOUSTB

31, cours des Juilliottes
94700 MAISONS-ALFORT
Muriel TEYTU / Jean-Philippe REGAIRAZ

L'étude de trafic et l'évaluation socio-économique ont été réalisées par le

STIF

39 bis/41, rue de Châteaudun
75009 PARIS
Nicolas PAUGET /Lina CHEBLI

L'étude d'impact écologique a été réalisée, sous la direction du STIF par :

Institut d'Ecologie Appliquée

16, rue de Gradoux
45800 SAINT-JEAN-DE-BRAYE
Chef de projet : Patrick LEGRAND

Les études techniques ayant servi à sa rédaction en particulier la présentation du projet et la comparaison des variantes sont issues :

- du Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales de 2006 (INGEROP) ;
- du Schéma de Principe (Avril 2012) réalisé sous la Direction du STIF par :

Egis Rail

Le Carat
170 avenue Thiers
69455 LYON Cedex 06
Directeur de Projet : Pierre MARX
Chef de Projet : Bruno PLUMEY



La mise à jour de la présente étude d'impact a été réalisée par :

INGEROP Conseil & Ingénierie

168/172 Boulevard de Verdun
92408 COURBEVOIE Cedex
Chef de projet : Delphine BOUTAUD
Cartographe : Vincent DEBOOS

Sous la direction de :

SNC-Lavalin S.A.S

19, boulevard Paul Vaillant Couturier
94200 Ivry-sur-Seine
Directeur d'Opération Délégué : Jérôme Geoffroy
Chef de projet : Claire AGNERAY

et du **STIF**

39 bis/41 rue de Châteaudun

75009 Paris

Les études techniques ayant servi à la mise à jour de l'étude d'impact sont issues :

- des dossiers d'avant projet (AVP) pour chacun des périmètres de maîtrise d'ouvrage ;
- de l'AVP de synthèse validé par le Conseil d'Administration du STIF le 8 juillet 2015.

Pour le périmètre STIF : Artelia Ville et Transport

11-15, avenue Le Brun

92160 ANTONY

Directeur de Projet : Philippe AURIOL

Pour le périmètre SNCF Réseau

Direction Régionale Île-de-France

174, avenue de France

75013 PARIS

Directeur de Projet : Hugues DE POMYERS

Directeur d'Opération Délégué : David SCHAMMÉ

Pour le périmètre SNCF Mobilités

Direction Stratégie, Innovation et Développement

Division Lignes Nouvelles

34, rue du Commandant Mouchotte

75 014 PARIS

Directeur de Projet : Marc PODETTI

Directeur d'Opération Délégué : Benoit REVILLION

**AVP de Synthèse sur l'ensemble du périmètre du projet
TGO phase 1**

35, rue Chanzy

75011 PARIS

Directeur de Projet : Olivier MOLLARD

- les dossiers de demande de dérogation au titre des espèces protégées (CNP) ayant servi à la mise à jour ont été élaborés, sous la direction des différents Maîtres d'ouvrage du projet par :

Pour le périmètre STIF : Artelia Ville et Transport

11-15, avenue Le Brun

92160 ANTONY

Chef de projet : Thomas BOUTRY

Pour le périmètre SNCF Réseau : Institut d'Ecologie Appliquée

16, rue de Gradoux

45800 SAINT-JEAN-DE-BRAYE

Chef de projet : Nicolas HUGOT

Pour le périmètre SNCF Mobilités : EGIS Structures & Environnement

15, avenue du Centre

78286 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex

Chef de projet : Adil BAGHLI