

Tramway T10

Antony - Clamart



Antony • Châtenay-Malabry • Le Plessis-Robinson • Clamart

TRAMWAY T10 LA CROIX-DE-BERNY (ANTONY) - PLACE DE GARDE (CLAMART)

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

VALANT EVALUATION
DES INCIDENCES NATURA 2000
ET MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME

PIECE G : ETUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT
- Chapitre 4

IV. CHAPITRE 4 : EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

SOMMAIRE

IV. CHAPITRE 4 : EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS.....	1
IV.1. GENERALITES SUR L'EVALUATION DES EFFETS CUMULES.....	3
IV.1.1 Notion d'effet cumulé.....	3
IV.1.2 Contexte juridique.....	3
IV.1.3 Projets susceptibles d'être concernés.....	3
IV.2. DESCRIPTION DES PROJETS PRIS EN COMPTE.....	4
IV.2.1 Projets d'infrastructure de transport.....	4
IV.2.1.1 GRAND PARIS EXPRESS – LIGNE 15.....	4
IV.2.1.2 DEMI-DIFFUSEUR DE L'A86 AU PLESSIS-ROBINSON, DIT ECHANGEUR DE LA BOURSIDIERE.....	4
IV.2.1.1 TUBE SUD A 86.....	5
IV.2.2 Projets d'aménagement urbain.....	7
IV.2.2.1 RENOUVELLEMENT URBAIN DU SECTEUR ALLENDE A CHATENAY-MALABRY.....	7
IV.2.2.2 PROJET 80-96 RUE ADOLPHE PAJEAUD.....	8
IV.2.3 Synthèse des projets connus.....	8
IV.2.4 Bilan des projets pris en compte.....	10
IV.3. EFFETS CUMULES EN PHASE TRAVAUX.....	11
IV.3.1 Grand Paris Express – Ligne 15.....	11
IV.3.2 Renouvellement urbain du secteur Allende.....	11
IV.3.3 Projet 80-96 rue Adolphe PAJEAUD.....	11
IV.3.4 Demi-diffuseur de la Boursidière.....	11
IV.3.5 Tube sud de l'A86.....	11
IV.4. EFFETS CUMULES EN PHASE EXPLOITATION.....	12
IV.4.1 Grand Paris Express – Ligne 15.....	12
IV.4.2 Renouvellement urbain du secteur Allende.....	12
IV.4.3 Projet 80-96 rue Adolphe PAJEAUD.....	12
IV.4.4 Demi-diffuseur de la Boursidière.....	13
IV.4.5 Tube sud de l'A86.....	13

IV.1. GENERALITES SUR L'EVALUATION DES EFFETS CUMULES

IV.1.1 Notion d'effet cumulé

La notion d'effet cumulé recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effet direct ou indirect, permanent ou temporaire, issu d'un ou de plusieurs projets avec le projet étudié et concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités, etc.).

IV.1.2 Contexte juridique

Conformément au Code de l'environnement et à son article R.122-5, l'objet de cette partie est d'effectuer :

« Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

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

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ».

Sont également exclus, les projets dont les travaux sont achevés. Dans ce cas, les projets sont pris en compte dans l'état initial.

Dans le cadre de ce chapitre de l'étude d'impact sur l'environnement, seuls sont étudiés les projets concernés par cette réglementation. D'autres projets, non soumis à cette identification, seront prévus à proximité du projet. Ils sont décrits dans l'état initial de l'environnement, au chapitre 2 de l'étude d'impact. Les impacts (dont les impacts additifs) et les mesures associées sont décrits au chapitre 3 de l'étude d'impact.

IV.1.3 Projets susceptibles d'être concernés

Les projets susceptibles d'avoir un ou des effets cumulés sont de différentes natures :

- les infrastructures de transport : les effets cumulés potentiels portent à la fois sur la construction de l'infrastructure et sur le fonctionnement général du réseau, leur mise en service étant susceptible d'influencer l'utilisation des modes de transport et les flux de voyageurs ;
- les projets d'aménagement urbain de type Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), écoquartiers : les projets concernés nécessitent une certaine taille pour avoir une réelle influence à l'échelle globale, que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation.

Pour cela, les principaux projets pouvant interagir avec le projet du tramway T10 sont les suivants :

- les projets d'infrastructure de transport
 - grand Paris Express (ligne 15) : tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs,
 - demi-diffuseur Boursidière,
 - tube sud A86.
- les projets d'aménagement urbain
 - renouvellement urbain du secteur Allende,
 - aménagement du quartier Pajeaud à Antony

Rappelons que cette partie de l'étude d'impact ne traite pas de l'ensemble des projets urbains, mais qu'elle vise seulement les « projets connus » au sens de la réglementation.

IV.2. DESCRIPTION DES PROJETS PRIS EN COMPTE

IV.2.1 Projets d'infrastructure de transport

IV.2.1.1 GRAND PARIS EXPRESS – LIGNE 15

Le Grand Paris Express est un projet de transport en commun composé de quatre lignes de métro automatique autour de Paris et de l'extension de deux lignes de métro (L11 et L14).

Le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne rouge (L15) constitue la première section du réseau de transport public du Grand Paris. Il traverse, d'ouest en est, le sud des Hauts-de-Seine et l'ensemble du département du Val-de-Marne, jusqu'à la limite de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

Le projet présente 33 km de ligne nouvelle, insérés en souterrain, et compte 16 gares (dont la gare Fort-d'Issy – Vanves – Clamart). Avec une vitesse commerciale de 55 km/h, le temps de parcours de la ligne sera de 35 minutes.

Le projet prévoit la création d'un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) situé à Vitry-sur-Seine, ainsi qu'un Site de Maintenance et de Remisage des trains (SMR) et d'un Poste de Commandement Centralisé (PCC) à Champigny-sur-Marne.

A la réalisation du tunnel, des nouvelles gares et des sites de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des équipements du tunnel et des gares.

Il est prévu que l'intégralité du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs soit en service à l'horizon 2020. Les travaux pourraient démarrer en 2015, dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique, sur les emprises dont la maîtrise foncière est acquise.

Le calendrier détaillé du projet sera élaboré à la suite des études de conception. La mise en service des 33 kilomètres du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs fera vraisemblablement l'objet d'un échelonnement des ouvertures à l'exploitation.

Ainsi, en fonction des fronts d'attaque du chantier et du rythme de progression des différents tunneliers, une première section de ligne pourrait être utilisée par les voyageurs tandis que les travaux se poursuivraient sur le reste du tronçon.

Cette première section de ligne mise en service devrait nécessairement être raccordée au Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne ainsi qu'au Site de Maintenance des Infrastructures de Vitry-sur-Seine : elle s'étendrait donc au moins entre Champs-sur-Marne et Vitry-sur-Seine.

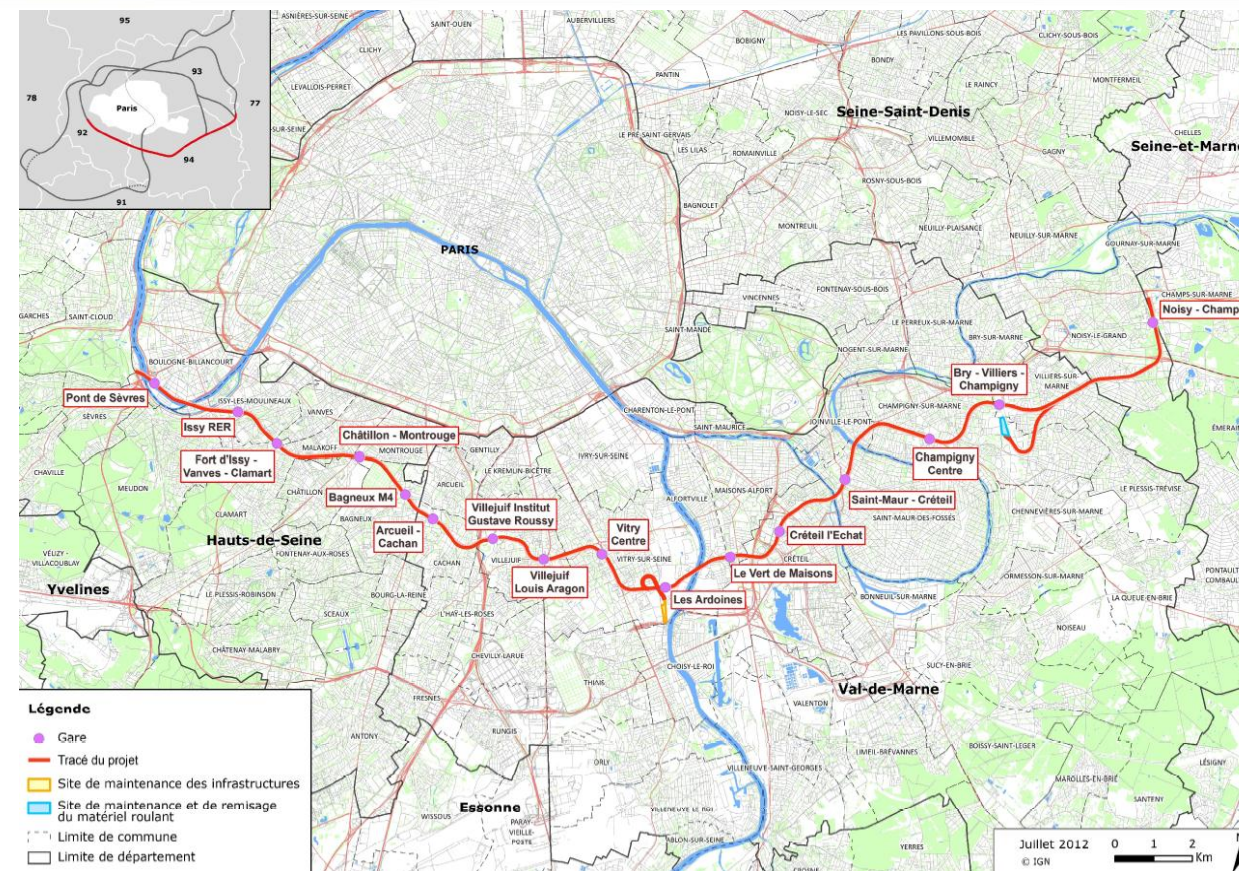


Illustration 1. Grand Paris Express – Tronçon Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs, source : étude d'impact ligne 15 tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs

IV.2.1.2 DEMI-DIFFUSEUR DE L'A86 AU PLESSIS-ROBINSON, DIT ECHANGEUR DE LA BOURSIDIERE

Les aménagements du projet de demi-diffuseur Boursidière du Plessis-Clamart ont pour objectifs :

- de permettre à l'A 86 de jouer son rôle d'axe magistral du réseau routier d'Île-de-France ;
- d'améliorer les conditions de desserte autour du Parc d'Affaires NOVEOS et du Centre d'Affaires de la Boursidière, plus particulièrement les déplacements orientés vers l'Est ;
- de diminuer la circulation sur la RD 986 dans la section comprise entre le carrefour du 11 Novembre 1918 et le carrefour Salvador Allende à Châtenay-Malabry ;
- de redonner à la RD 986 sa fonction de desserte locale et lui attribuer un caractère plus urbain (stationnement, traversée piétons, piste cyclable..) ;
- de contribuer au développement économique du secteur.

Les principales caractéristiques du projet sont :

- l'aménagement des bretelles d'autoroute et du giratoire :
 - réaménager la bretelle de sortie de l'A86 extérieure (depuis Versailles) ainsi que les accès directs entrée et sortie de la Boursidière ; cette bretelle de sortie rejoint le giratoire sud ;
 - créer le giratoire sud qui permet de relier la RD 986 au nord de l'A 86 par le passage supérieur de la Boursidière ;
 - créer, à partir du giratoire, la bretelle d'entrée de l'A 86 extérieure (en direction de Créteil) en passant sous le passage supérieur de la Boursidière ;
 - créer la bretelle de sortie de l'A86 intérieure (depuis Créteil) nécessitant la création d'un passage inférieur au travers du remblai du passage supérieur de la Boursidière, la bretelle rejoint le carrefour nord avec la RD 986 ;
 - réaménager la bretelle d'entrée vers l'A 86 intérieure (en direction de Versailles).
- le rétablissement des circulations : il existe actuellement une piste cyclable longeant la RD 986. Le projet prévoit un rétablissement de cette piste dans l'aménagement du carrefour à feux nord.

Cette opération complète le système d'échange de l'A 86 et permet le délestage de la RD 986 ainsi qu'une meilleure desserte des zones d'activités du secteur (le Parc d'Affaires NOVEOS et le Centre d'Affaires de la Boursidière). Le plan du projet est présenté page suivante.

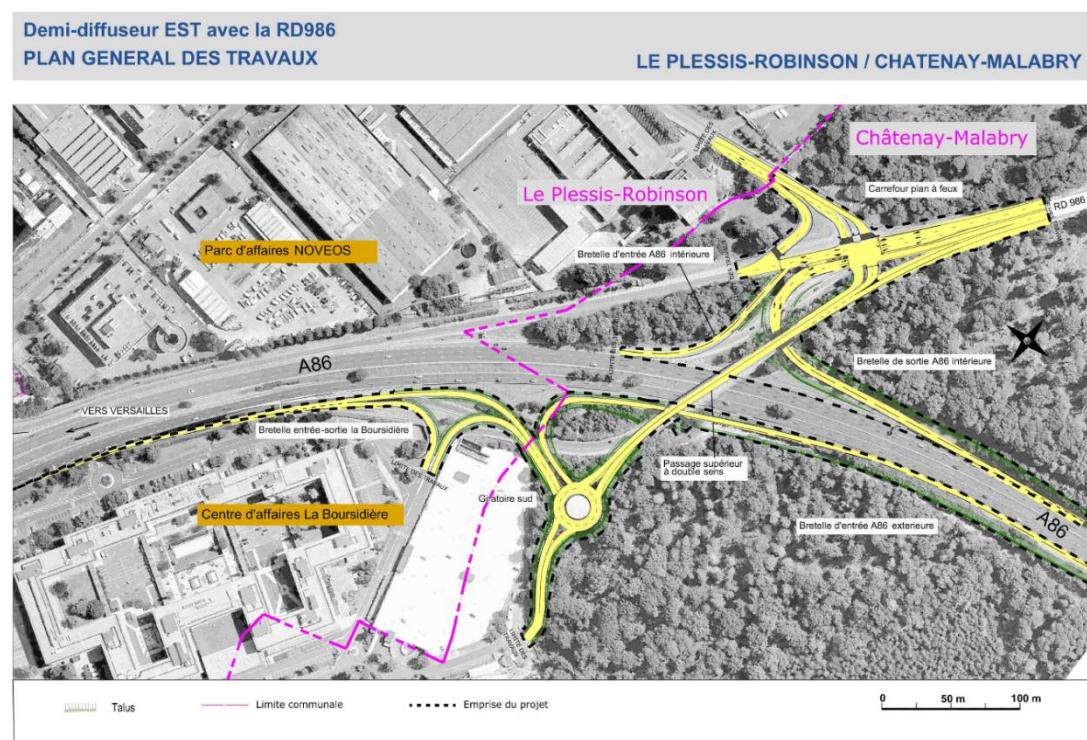


Illustration 2. Plan général des travaux du demi-diffuseur Boursidière, source : Etude d'impact

La livraison du projet est prévue pour 2020.

IV.2.1.1 TUBE SUD A 86

Ce projet, porté par l'Etat (Direction Interrégionale des Routes d'Ile-de-France), porte sur la section d'autoroute A86 située à Antony entre l'échangeur des Marguerites, actuel issue de l'autoroute A 86 dans sa déviation de Châtenay-Malabry et la limite entre les communes d'Antony et de Fresnes.

Dans la situation actuelle, des travaux ont été en partie réalisés mais ce projet est actuellement interrompu. Ainsi, à Antony, l'A 86 est exploitée à 2x2 voies dans un seul tube (le tube nord). En surface, la RD 986 a été rétablie de façon définitive ou provisoire selon les tronçons.

L'opération de création du tube sud, telle que définie initialement par l'Etat, consiste à positionner l'autoroute A 86 partiellement en tranchée couverte dans la traversée d'Antony pour le sens Ouest - Est, en empruntant l'actuel tracé de la RD 986 (ex RN 186).

Le projet doit permettre une mise à 2x2 voies de circulation sur l'A 86 qui sera couverte sur 850m dans sa traversée d'Antony ainsi qu'un rétablissement de la RD 986 de part et d'autres des trémies et sur la couverture entre le Domaine départemental de Sceaux et le carrefour de la Croix-de-Berny.

En plus de permettre un accroissement de la capacité à terme avec un passage de cette section à 2x3 voies, les travaux permettront à court terme de sécuriser le tunnel par la séparation des deux sens de circulation et par la création de bandes d'arrêt d'urgence dans les deux sens.

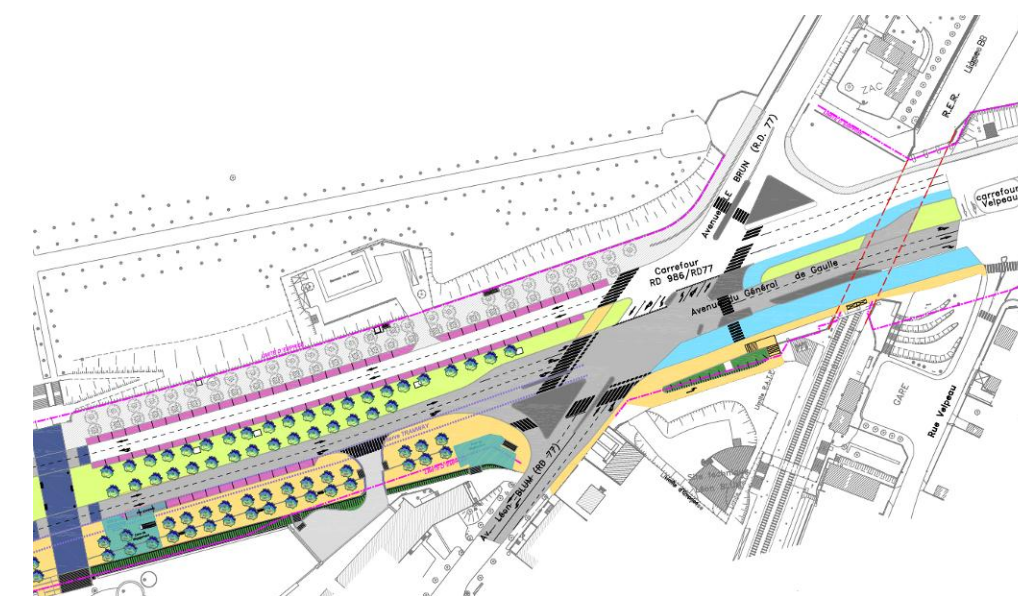


Illustration 1. Aménagements paysagers liés au projet de création du tube sud de l'A86

L'A 86 sera raccordée au réseau local par 2 demi-diffuseurs en amont et en aval de la partie couverte.

Ce projet de création du tube sud, porté par l'Etat, ne sera vraisemblablement pas réalisé avant 2020.

Le redémarrage du projet n'est pas prévu au moment de l'élaboration du présent dossier. Il est donc impossible d'en analyser les impacts cumulés avec précision, n'ayant pas d'information sur le calendrier précis des interventions.

La réalisation du tube sud ne pourra pas avoir lieu avant 2020 dans tous les cas, donc il ne sera pas en exploitation pendant les travaux du T10. Les travaux du tube sud de l'A86 pourraient quant à eux avoir lieu simultanément avec ceux du tramway ou après sa mise en service, aucun élément tangible n'est disponible à ce jour sur le calendrier de ce projet.

IV.2.2 Projets d'aménagement urbain

IV.2.2.1 RENOUELEMENT URBAIN DU SECTEUR ALLENDE A CHATENAY-MALABRY

Portée par la Société d'Economie Mixte (SEM) pour l'aménagement et le développement économique des Hauts-de-Seine, l'opération de renouvellement urbain du Secteur Allende à Châtenay-Malabry s'inscrit dans la concrétisation de plusieurs objectifs à différents niveaux : localement (urbanistique et socio-économique), au niveau départemental (harmonisation des territoires) et régional (création d'un pôle de compétitivité, densification et consolidation de l'attractivité du territoire).

Le projet de renouvellement urbain de ce quartier est favorisé par l'ouverture récente du demi-échangeur ouest sur l'A 86 (permettant à la ville de disposer d'un échangeur complet au niveau du site de la Faculté de Pharmacie – rue Jean-Baptiste Clément), le passage du tramway sur l'avenue de la Division Leclerc et le départ de la faculté de pharmacie prévu pour 2018. Ce projet a pour objectifs de développer le tissu économique de la ville, d'assurer la continuité entre le centre-ville et les quartiers situés au sud de l'avenue de la Division Leclerc, et de reconstituer une façade cohérente sur cette avenue.

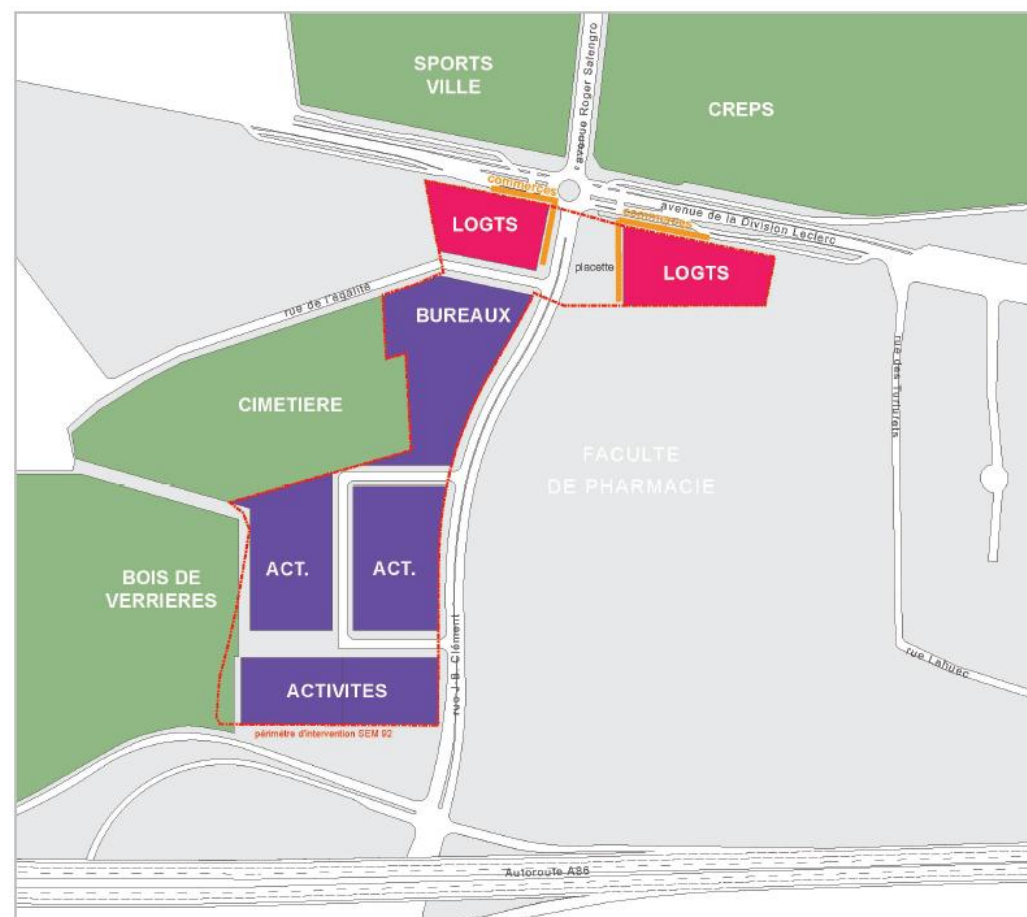


Illustration 3. Programme d'aménagement prévu – Juillet 2010, source : SEM 92

Le projet de renouvellement urbain du Secteur Allende consiste en la transformation du secteur en une nouvelle unité urbaine avec la réalisation d'un programme de construction d'une surface hors œuvre nette (SHON) globale d'environ 60 000 m². Cette SHON se répartirait comme suit :

- bureaux : entre 85 et 90 % de la SHON. Ce programme est constitué de bureaux multi-utilisateurs sous forme de plateaux divisibles, qui permettra la création d'environ 2 000 emplois.
- logements : entre 10 et 15 % de la SHON. Cette surface de logements permettra l'accueil sur le territoire de la ville d'environ 200 nouveaux ménages. Les logements seront localisés aux franges du secteur, en continuité avec le tissu urbain préexistant.
- commerces : moins de 5 % de la SHON. Ces commerces offriront à la fois un service de proximité à la nouvelle population, mais qui établira également une continuité avec le centre-ville. Ce programme permettra la création d'une vingtaine d'emplois.



Illustration 4. Secteur Allende, source SEM 92

Le projet comporte également un réaménagement des espaces publics autour du carrefour Allende ainsi qu'un traitement urbain et paysager du carrefour en vue de l'installation du futur tramway.

Le calendrier des travaux prévoit la livraison de 3 800 m² de bureaux, 600m² de commerces, 62 logements et des espaces publics d'ici la fin du premier trimestre 2015.

Il est à préciser que le départ de la **Faculté de Pharmacie** (Université Paris XI), prévu pour 2018, libérera un vaste ensemble de 13 hectares. L'Etat demande la réalisation sur ce terrain de 10 000 m² de logements. Il est prévu également la réalisation d'un parc technologique innovant de près de 120 000 m² de bureaux (5 000 emplois). Les premières livraisons sont prévues pour 2020.

IV.2.2.2 PROJET 80-96 RUE ADOLPHE PAJEAUD

Le projet consiste en la construction de 12 bâtiments et 20 maisons de ville. Il sera notamment créé 343 logements (sociaux ou en accession), une crèche de 90 berceaux et 500 m² de commerces.

Situé sur les anciens terrains de l'IUFM d'Antony, le programme de l'opération est le suivant :

- création de 343 logements répartis comme suit :
 - 323 logements collectifs répartis sur 12 bâtiments, dont 241 logements en accession et 82 logements sociaux ;
 - 20 logements individuels (maisons de ville) en accession.
- création d'une crèche de 90 berceaux située en rez-de-chaussée de deux bâtiments (n° 2 et 3) de logements collectifs sur rue ;
- création d'environ 500 m² de commerces en rez-de-chaussée de deux bâtiments (n° 4 et 5) de logements collectifs sur rue.

Le planning prévisionnel prévoit que les phases 1 et 2 s'enchaînent, avec des livraisons programmées respectivement en octobre 2015 et en décembre 2017.



Illustration 5. Projection 3D du projet, source : Brochure de présentation Pitch Promotion

IV.2.3 Synthèse des projets connus

La synthèse des projets connus est représentée sur la carte suivante.

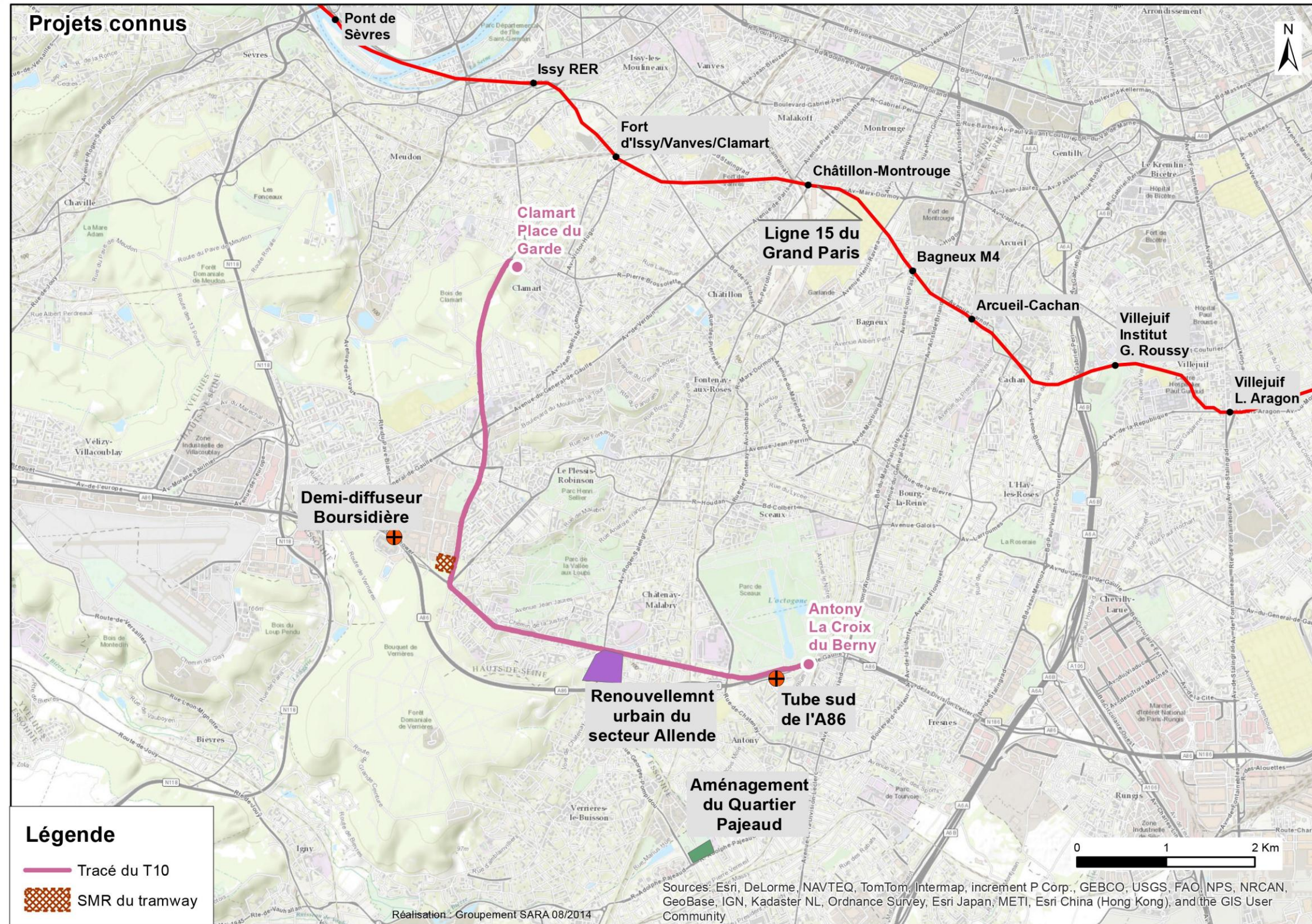


Illustration 6. Synthèse des projets connus

IV.2.4 Bilan des projets pris en compte

Les travaux du tramway T10 peuvent interférer avec d'autres chantiers prévus dans le cadre de projets urbains. Les principaux impacts seront liés à l'approvisionnement des chantiers et aux nuisances cumulées des chantiers vis-à-vis du voisinage, notamment sur la circulation et le bruit.

Rappelons que les premiers travaux du tramway T10 débuteront en 2017 :

- travaux préparatoires : 2017
- travaux de dévoiement des réseaux : 2017 - 2018 ;
- travaux sur la ligne : 2018 et 2021 ;
- travaux concernant le SMR : 2018 à 2020.

Le tableau suivant liste, pour tous les projets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés qui va suivre, les dates de mise en service, les zones dans lesquelles l'impact cumulé peut se faire ressentir et les distances avec le projet .

Projets	Date des travaux	Date de mise en service	Lieu d'interface	Distance du projet
Grand Paris Express (Ligne 15) – Tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs	2015-2020	2020	Clamart	Environ 2 km
Renouvellement urbain du secteur Allende	2014-2015 Parc technologique : 2014-2020	Fin premier trimestre 2015 Parc technologique : 2020	Châtenay-Malabry	A proximité immédiate
Projet 80-96 rue Adolphe PAJEAUD	Phase 2 : 2015-2017	Deux phases : - Phase 1 : 2015 - Phase 2 : 2017	Antony	Environ 2 km
Demi-diffuseur A86Boursidière	2017-2019	2020	Châtenay-Malabry	500 mètres
Tube sud de l'A86	Non connu	> 2020	Châtenay-Malabry	A proximité immédiate

Tableau 1. Liste des projets pris en compte, source : SARA

IV.3. EFFETS CUMULES EN PHASE TRAVAUX

IV.3.1 Grand Paris Express – Ligne 15

Le projet prévoit la desserte de la gare Fort-d'Issy – Vanves – Clamart, située à environ 2 km du projet T10 Antony-Clamart. Ces projets ne s'interceptent pas et ne sont pas situés dans les mêmes aires de chalandise. Pour autant, les plannings sont concomitants.

Concernant le milieu physique, le milieu naturel et les risques naturels et technologiques, aucun impact cumulé n'est identifié. Vraisemblablement, du fait de leur distance, ces deux projets n'auront pas d'impact cumulé significatif concernant les problématiques liées aux phases travaux telles que les nuisances acoustiques, vibratoires et les émissions de poussière. A cette distance, qui plus est en milieu urbain dense, il n'y aura aucune covisibilité entre ces deux projets.

Les impacts cumulés identifiés pourraient concerner les circulations des usagers et le cadre de vie des riverains à l'échelle intercommunale. En effet, même si ces travaux ne s'interceptent pas, ils se situent dans des secteurs relativement proches pouvant engendrer des perturbations de circulation pour les usagers des transports, notamment sur des trajets Paris-Banlieue. Rappelons toutefois que le projet de la ligne 15 sera majoritairement en souterrain. Néanmoins, des perturbations de circulation sont à prévoir à partir de 2017 pour les deux projets.

Pour limiter ces contraintes, un travail de coordination sera mis en œuvre entre les maîtres d'ouvrage afin d'optimiser les plans de circulation et ainsi éviter au maximum les contraintes de circulation.

D'autre part, les impacts cumulés sont à anticiper en matière de volumes de déblais à mettre en décharge ou à évacuer sur des sites adaptés : leur importance pourrait conduire à la saturation des décharges les plus proches, des sites alternatifs devraient alors être recherchés, potentiellement plus éloignés du site du projet.

IV.3.2 Renouvellement urbain du secteur Allende

Les plannings n'étant pas concomitants, aucun impact cumulé n'est identifié en phase travaux.

IV.3.3 Projet 80-96 rue Adolphe PAJEAUD

Ce projet est situé à environ 2 km au sud du projet T10 à Antony. Celui-ci s'échelonne en deux phases de livraison : 2015 et 2017. Les premiers travaux du projet T10 commenceront en 2017 (hors travaux préparatoires). Au vu de la distance entre les deux projets, aucun impact cumulé n'est identifié.

IV.3.4 Demi-diffuseur de la Boursidière

Les travaux projet A86 - échangeur de la Boursidière se dérouleront de fin 2016 à début 2019, ils seront donc réalisés concomitamment avec ceux du tramway T10 Antony-Clamart.

Un travail de coordination entre les maîtres d'ouvrage des deux projets sera organisé pour optimiser le phasage des travaux dans le but de limiter les interventions simultanées. Néanmoins, il apparaît inévitable que certains travaux soient réalisés au même moment pour permettre de respecter le calendrier global des opérations.

Des actions de coordination seront organisées entre les maîtres d'ouvrage afin de décider des actions et mesures conjointes à mettre en place pour que les travaux des différents projets puissent être réalisés conjointement (phasage des projets, mutualisation d'espace, mesures techniques communes, installations de mesures communes de réduction des impacts, etc.).

En particulier une vigilance particulière sera accordée au maintien de conditions de circulation sécuritaires notamment au niveau des bretelles de l'A86 de manière à éviter les remontées de files potentiellement accidentogènes sur l'autoroute.

IV.3.5 Tube sud de l'A86

La réalisation du tube sud de l'A86 n'étant pas prévue avant 2020, seuls les travaux du tube sud de l'A86, s'ils étaient réalisés entre 2016 et 2020, pourraient générer des effets cumulés avec les travaux du T10. Les impacts cumulés identifiés sont une réduction des capacités des voiries de la RD986 au droit du domaine départemental de Sceaux, et une augmentation de la congestion routière.

Les impacts classiques des chantiers peuvent également être cumulés (envols de poussières, nuisances sonores, volumes de déblais, gestion des emprises chantiers...). Les mesures décrites pour le chantier du T10 seront dans ce cas à articuler avec la gestion du chantier du tube sud de l'A86 pour minimiser les impacts.

Des actions de coordination seront organisées entre les maîtres d'ouvrage afin de décider des actions et mesures conjointes à mettre en place pour que les travaux des différents projets puissent être réalisés conjointement (phasage des projets, mutualisation d'espace, mesures techniques communes, installations de mesures communes de réduction des impacts, itinéraires de délestage, etc.).

En particulier une vigilance particulière sera accordée au maintien de conditions de circulation sécuritaires notamment au niveau des bretelles de l'A86 de manière à éviter les remontées de files potentiellement accidentogènes sur l'autoroute.

Les emprises du projet T10 en phase travaux comme en phase exploitation tiennent compte, à titre conservatoire, des emprises nécessaires aux travaux du tube sud de l'A86, et à la nécessité de maintenir des circulations routières sur la RD986 en phase travaux.

Des concertations entre maîtres d'ouvrage seront réalisées afin d'organiser et d'optimiser les actions et mesures à mettre en œuvre. Globalement, les impacts cumulés identifiés concernent les impacts sur le cadre de vie (nuisances acoustiques, émissions de poussière, etc.) et les circulations. Au vu de l'analyse effectuée, ces impacts concernent principalement le projet du demi-diffuseur de la Boursidière, dont le principal lieu d'interface est le carrefour du 11 novembre 1918, et le projet de tube sud de l'A86 à la Croix de Berny, mais dont le calendrier de réalisation n'est pas connu à ce jour.

Dans une moindre mesure, des impacts cumulés sur la circulation sont prévisibles pour les déplacements en direction de Paris du fait du projet de la ligne 15 (SGP).

Une veille sera mise en œuvre concernant les projets alentours (notamment pour le projet du tube sud A86 dont le calendrier de réalisation reste incertain à ce jour).

Dans le cas de décalage de planning des projets analysés, il sera mis en œuvre une concertation avec les maîtrises d'ouvrage concernées pour assurer la meilleure coordination possible entre les projets, dans un souci d'optimisation et d'efficacité pour impacter le moins possible les populations riveraines et les usagers de la route.

IV.4. EFFETS CUMULES EN PHASE EXPLOITATION

IV.4.1 Grand Paris Express – Ligne 15

Ces deux projets de transport majeurs ont pour objectifs de renforcer le réseau de transport à l'échelle régionale et d'optimiser les déplacements des franciliens, notamment au sud de Paris.

L'impact cumulé est positif dans le cadre des déplacements en permettant de renforcer le maillage des infrastructures majeures de transport collectif. Ces projets sont en cohérence avec les différents plans et schémas de planification à l'échelle régionale et départementale. Ils participent au projet d'ensemble des transports à grande échelle et de manière durable.

Ces projets s'inscrivent en tant que transport durable, efficace, fiable et permettant de parer à l'utilisation des voitures particulières. A ce titre, l'impact cumulé est positif en participant à la réduction des gaz à effet de serre, responsable du réchauffement climatique.

Ces projets concourent à renforcer l'attractivité des territoires traversés et ainsi promouvoir leur développement économique. Cette attractivité se traduit par l'amélioration des dessertes de zones résidentielles, industrielles et commerciales, et par la réduction des temps de parcours.

Ces projets permettent également d'améliorer l'accessibilité aux équipements et établissements publics, aux monuments historiques, aux zones de loisirs, etc. Ces projets participent à améliorer le cadre de vie des habitants. L'impact cumulé est positif.

Les projets d'infrastructure contribuent à l'attractivité du territoire, au renouvellement urbain et à la réalisation de projet sur des secteurs parfois délaissés. L'impact cumulé est ainsi positif.

IV.4.2 Renouvellement urbain du secteur Allende

Le projet de tramway T10 permettra de renforcer l'attractivité sur le nouveau quartier Allende. L'un des objectifs majeurs du projet de tramway T10 est en effet d'accompagner les projets de développement du territoire en intégrant la nécessité de desservir les projets en cours. La prise en compte du projet Allende, très en amont dans les études, permet de garantir une bonne intégration du tramway par rapport au quartier Allende.

IV.4.3 Projet 80-96 rue Adolphe PAJEAUD

Au vu de la distance entre les deux projets, aucun impact cumulé significatif n'est identifié.

IV.4.4 Demi-diffuseur de la Boursidière

Les deux projets permettront d'améliorer l'accessibilité au parc d'activité NOVEOS et au Centre d'affaire de la Boursidière. Ils auront un effet bénéfique et cumulé sur l'amélioration de la desserte de ce secteur jusqu'alors globalement isolé. Ces projets permettent de renforcer l'attractivité commerciale et ainsi le dynamisme économique des territoires desservis.

Une attention particulière sera portée sur le nombre de voies à maintenir en entrée du carrefour du 11 novembre 1918 en venant de l'A86, de manière à garantir la fluidité du fonctionnement du carrefour. Un travail de mise en cohérence des itinéraires cycles entre les deux projets sera mené dans les phases d'études ultérieures.

Une vigilance particulière sera accordée par les maîtres d'ouvrage pour éviter les problématiques liées aux remontées de file sur l'A86. Le cas échéant, toutes les mesures nécessaires seront mises en œuvre au niveau du carrefour pour détecter et éviter toute configuration accidentogène.

IV.4.5 Tube sud de l'A86

Après la mise en service du T10, l'exploitation du tramway n'aura pas d'impact cumulé avec l'exploitation du tube sud de l'A86. Le seul impact cumulé pourrait ainsi avoir lieu pendant les travaux du tube sud s'ils étaient réalisés postérieurement à la mise en service du T10 : il s'agit de l'impact sur les circulations routières qui seront d'autant plus contraintes dans cette période que le T10 occupera une partie de l'espace public, contraignant ainsi l'espace disponible pour les circulations routières. Pour préserver l'emprise nécessaire aux circulations routières en phase travaux du tube sud tout en exploitant le T10, le terminus du T10 a été phasé à titre conservatoire : le 3^{ème} poste à quai qui sera nécessaire lors de l'exploitation de la ligne prolongée au nord à 3min30s ne sera pas construit en phase 1.

Projet d'infrastructure majeur, le tramway T10 permettra de favoriser l'usage des transports en commun dans le cadre de déplacements de banlieue à banlieue. En parallèle, d'autres projets d'infrastructure de transport se développent, tel que le projet de la ligne 15. Le renforcement et l'amélioration du maillage des infrastructures de transport lourd auront un impact cumulé positif.

Le projet de tramway T10 est un projet structurant qui a, notamment, pour principal objectif l'accompagnement des projets de développement du territoire, grâce à un projet de transport qui renforcera l'attractivité des communes traversées et donnera une impulsion pour la mise en œuvre de nouveaux projets urbains. A ce titre, l'intégration des caractéristiques des projets alentours dans les choix d'insertion du tramway (tel que le projet Allende) en est la première étape afin de garantir un développement urbain en cohérence avec les infrastructures de transport développées. La prise en compte, à titre conservatoire, des besoins liés aux futurs travaux de projets connexes dans la conception du tramway en est la 2^{nde} étape.

