



PROLONGEMENT
Saint-Germain >>> Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

COMPLEMENTAIRE

Pièce F *(Actualisée)*

PARTIE 7

Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables

SOMMAIRE DE LA PARTIE 7 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

PARTIE 7 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

.....	320
1. Préambule	320
2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme supracommunaux	321
2.1. <i>Le Schéma directeur de la région Ile-de-France</i>	321
2.2. <i>Les Schémas de Cohérence Territoriaux</i>	322
3. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme communaux	324
3.1. <i>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i>	324
3.2. <i>Respect des servitudes</i>	324
4. Articulation avec les plans de déplacements	325
4.1. <i>Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France de 2014</i>	325
4.1.1. <i>Présentation du document</i>	325
4.1.2. <i>Compatibilité avec le projet</i>	326
4.2. <i>Les Plans Locaux de Déplacements</i>	326
5. Articulation avec le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, les contrats de plan etat-region et de Développement Territorial	327
5.1. <i>Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris</i>	327
5.1.1. <i>Présentation</i>	327
5.1.2. <i>Analyse de la compatibilité du projet avec le Nouveau Grand Paris</i>	327
5.2. <i>Les Contrats de Plan Etat-Région (CPER)</i>	329
5.3. <i>Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT)</i>	329
5.3.1. <i>Présentation du document</i>	329
5.3.2. <i>Analyse de la compatibilité du projet avec le CDT Confluence Seine Oise</i>	329
6. Les Schémas de Gestion des Eaux	331
6.1. <i>Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux</i>	331
6.2. <i>Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux</i>	331
7. Les documents de gestion du risque inondation	333
7.1. <i>Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation</i>	333
7.2. <i>Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)</i>	334
8. Articulation avec les plans, schémas et programmes à portée environnementale .	335
8.1. <i>Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique</i>	335
8.2. <i>Le Schéma Régional du Climat, de l'air et de l'Energie (SRCAE)</i>	338
9. Plans de gestion des déchets	339

9.1. <i>Le plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers</i>	339
9.2. <i>Le nouveau Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)</i>	340
10. Conclusion	341

TABLE DES ILLUSTRATIONS	342
1. Figures	342
2. Tableaux	342

PARTIE 7 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

1. PREAMBULE

Conformément au code de l'environnement et à son article R. 122-5, qui définit le contenu des études d'impact, le présent chapitre vise à « apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme opposables, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique ».

Les différents documents d'urbanisme et documents supra communaux, plans schémas et programmes concernant les communes de l'aire d'étude sont présentés dans l'analyse de l'état initial de l'environnement en partie 3 de la présente étude d'impact.

2. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPRACOMMUNAUX

2.1. Le Schéma directeur de la région Ile-de-France

Le SDRIF précise que le réseau de transport ferré régional devrait être complété par la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue pour l'ensemble du territoire francilien. **La Tangentielle Ouest (Tram 13 express) entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr y est citée comme une opération dont la réalisation a commencé**, venant ainsi compléter la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train (Tangentielle nord, tram-train Massy-Evry, etc.) :

« Ce chantier sur les RER et leur rénovation s'accompagnera de la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train. Ce réseau dont la réalisation a commencé (tram-train Massy-Évry, Tangentielle Nord, Tangentielle Ouest), permettra de mieux desservir la moyenne et la grande couronne. » (Volet « défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF 2013 en page 104).

La réalisation de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et **son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits au plan de mobilisation**, regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020¹.

Les prolongements de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) à Cergy et à Versailles sont quant à eux inscrits à l'horizon 2030.

Le projet de Tangentielle Ouest (Tram 13 express) fait ainsi partie d'un des éléments structurants du SDRIF, au service du projet spatial régional de développement de l'ouest de l'Île-de-France.

Dans son volet « défis, projet spatial régional et objectifs », le SDRIF met en effet en avant en page 72 « Les liaisons en transports collectifs entre ces pôles seront facilitées notamment par l'amélioration des RER et la réalisation des tangentielles ouest (Tram 13 express) et sud, connectées avec le métro automatique du Grand Paris Express. ».

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 précise les diverses orientations et prescriptions générales que le SDRIF a vocation à appliquer sur le territoire régional. Le projet doit tout particulièrement être compatible avec les orientations suivantes :

- **Compatibilité relative au volet infrastructures de transport du SDRIF**

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 précise que « *Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie.* » (Page 17). Le tracé urbain par Poissy du Tram 13 express rentre parfaitement dans ce cadre en favorisant une desserte fiable du territoire (plus particulièrement de Poissy) malgré une diminution de la vitesse commerciale du à l'insertion en milieu urbain.

Le projet favorise aussi l'insertion des modes doux en permettant l'installation d'un itinéraire cyclable le long du tracé et en réaménageant les espaces pour rendre la circulation piétonne plus agréable.

- **Compatibilité relative au volet espaces boisés et naturels du SDRIF**

Le SDRIF définit une « liaison sud permettant de relier la forêt de Marly et la forêt de Saint-Germain ». La carte de destination générale des sols du SDRIF en page suivante qualifie cette liaison, qui est recoupée au niveau du golf de Saint-Germain-en-Laye par le projet, d'espace de respiration (R), de continuité écologique (E) et de liaison verte (V).

Malgré cette interception par le projet, le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 précise que « *peuvent être autorisés : le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités [...], par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin* » Volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 en page 40).

La réutilisation par le Tram 13 express des emprises de la Grande Ceinture, aujourd'hui non ouverte à la circulation commerciale, permet de limiter les impacts fonciers, ainsi que d'optimiser la mise en œuvre technique et économique du projet.

Les principes d'aménagement dans la section du golf ont fait l'objet d'une concertation continue avec la direction du golf, la DRIAAP et l'ONF depuis l'enquête d'utilité publique de 2014, et ont permis de confirmer leur accord de principe pour les solutions retenues visant à préserver et maintenir la continuité.

Les aménagements spécifiques à mettre en œuvre dans le périmètre du golf seront définis dans le cadre des études d'Avant-projet en concertation avec la direction du golf, la DRIAAP et l'ONF.

¹ A noter que suite aux conclusions de la première enquête publique menée de juin à juillet 2014, l'enquête publique complémentaire actuelle entraîne le report de la mise en service du Tram 13 express Phase 2 qui ne peut donc être réalisée à l'horizon 2020 du « Plan de Mobilisation ».

- **Compatibilité relative au volet continuités écologiques et liaisons vertes du SDRIF**

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 en page 45 précise que « L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. »

Le projet a fait l'objet, suite à l'enquête publique de 2014, d'études écologiques permettant de préciser les fonctionnalités de cette liaison pour pouvoir adapter au mieux les solutions techniques dans les phases d'études ultérieures du projet, et en concertation avec la direction du golf, la DRIAAF et l'ONF comme précisé dans le point précédent.

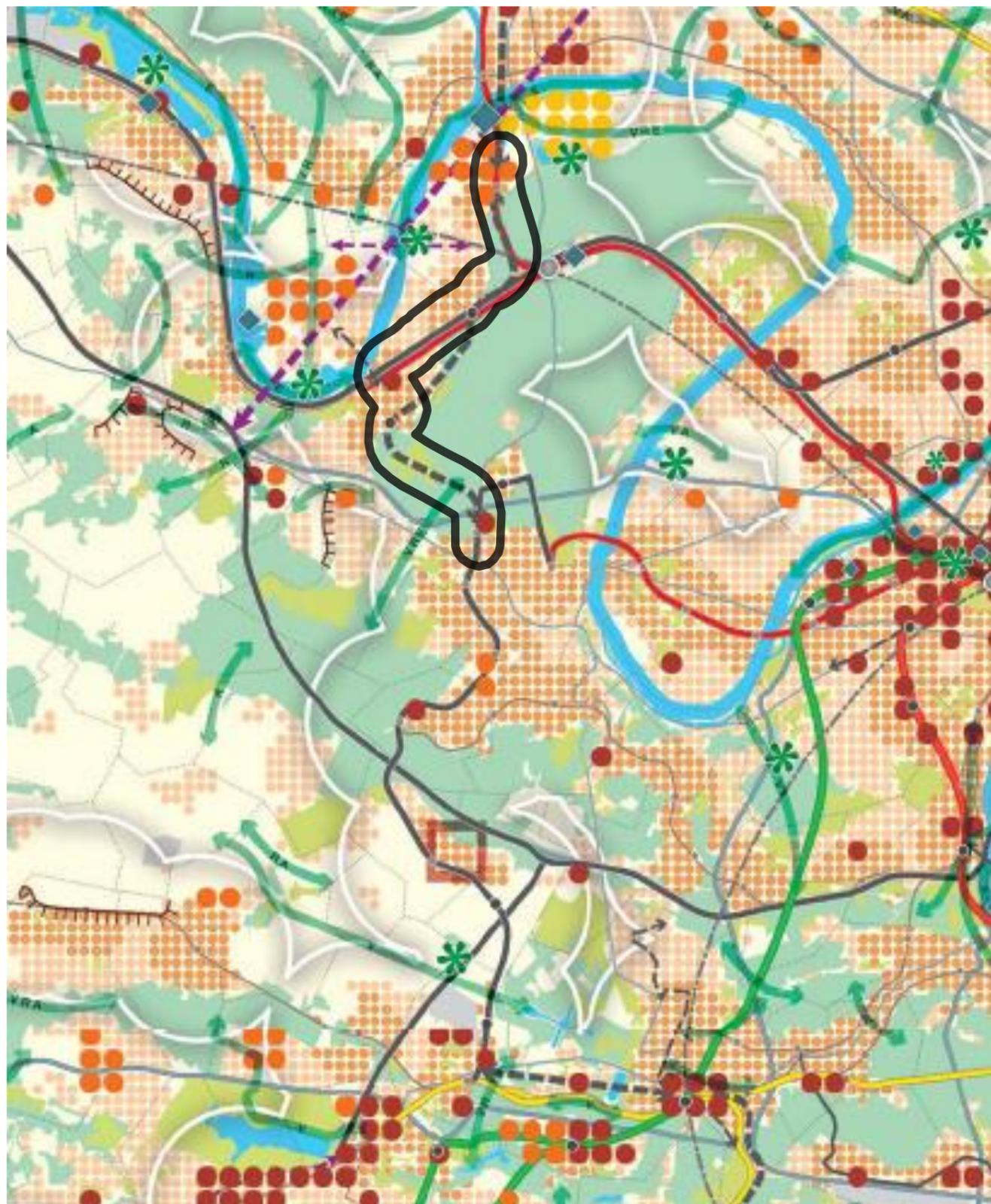
- **Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SDRIF**

En améliorant la desserte des territoires de l'ouest parisien, le projet renforcera le maillage et les connexions possibles avec les axes de transports collectifs et contribuera à désenclaver des zones peu desservies. Le projet participera également à la densification urbaine et à la mixité des fonctions autour de l'axe et rend ainsi crédible la construction de logements prévue sur ce territoire. En desservant des pôles économiques majeurs du département (Versailles, Saint-Germain-en-Laye), il favorise le dynamisme économique de ce territoire. Les réflexions environnementales engagées sur le projet favorisent la communication et l'échange avec les acteurs locaux et régionaux sur la prise en compte de la liaison écologique identifiée par le SDRIF.

Le projet de Tangentielle Ouest (Tram 13 express - phases 1 et 2) est inscrit dans ce document de planification. La variante de tracé par Poissy reste conforme au principe de liaison inscrit au SDRIF, et permet en particulier d'optimiser la desserte du territoire, complétant la desserte des pôles économiques (centre-ville de Poissy et pôle tertiaire de PSA) et le maillage avec le réseau ferré régional (Poissy RER : RER A, Ligne Transilien J remplacé par le RER E à sa réalisation). Le projet est donc compatible avec le SDRIF.

2.2. Les Schémas de Cohérence Territoriaux

Aucun SCOT n'est opposable au sein de l'aire d'étude et aucun projet de SCOT n'est en cours de réalisation concernant les communes de l'aire d'étude.



Polariser et équilibrer **Relier et structurer**

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gare

Pôle de centralité à conforter

Aire d'étude

Les infrastructures de transport

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Les réseaux de transports collectifs	Niveau de desserte national et international		
	Niveau de desserte métropolitain		
	Niveau de desserte territoriale		
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV		
Les réseaux routiers et fluviaux	Autoroute et voie rapide		
	Réseau routier principal		
	Franchissement		
	Aménagement fluvial		

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
- Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Figure 1 : Extrait de la carte de destination générale des sols du nouveau SDRIF approuvé le 27 décembre 2013

Source : Région Ile-de-France, 2013

3. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME COMMUNAUX

3.1. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Conformément à la réglementation en vigueur :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. »

Pour mémoire, l'enquête publique initiale menée en 2014 comprenait une mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye pour permettre la réalisation du projet Tram 13 express phase 2. Jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet Tram 13 express phase 2, qui sera prise par le Préfet des Yvelines, les mises en compatibilité des PLU présentées à l'enquête publique de 2014 sont toujours en cours sur ces trois communes.

Le cadre de l'enquête publique complémentaire conduit à ne soumettre à enquête publique que le tronçon modifié du projet de la variante par Poissy. L'étude de la compatibilité du tracé urbain avec les PLU n'a concerné que les secteurs sur lesquels le tracé est modifié. La commune d'Achères n'est donc pas concernée par cette analyse.

En conséquence et après analyse règlementaire :

- le PLU de la commune de Poissy n'a pas besoin d'être de nouveau adapté malgré la modification du tracé ;
- le PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye doit être adapté (levée de 1,7 hectares d'EBC supplémentaires aux 5,2 hectares levés pour le tracé initial lors de l'enquête publique initiale) pour permettre la réalisation en milieu forestier des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture au sud et au nord de Poissy.

Le PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye doit faire l'objet d'une mise en compatibilité pour permettre la réalisation du projet Tram 13 express phase 2 dans sa variante par Poissy.

3.2. Respect des servitudes

Le projet n'est pas de nature à avoir des effets sur les différents types de servitudes en place sur le territoire traversé par le Tram 13 express phase 2. En revanche, les servitudes existantes imposent de respecter certaines contraintes vis-à-vis de la future ligne.

L'ensemble des servitudes ont été répertoriées et analysées au sein de l'état initial du présent dossier afin que le projet soit compatible.

Certaines stations ou travaux sont par exemple situées dans le périmètre des servitudes relatives à la protection des monuments historiques. **Cela implique des modalités d'instruction particulière par l'Architecte des Bâtiments de France**, qui sont vue dès la phase de conception et qui donnent lieu à une demande d'autorisation de travaux (Cf. effets du projet en phase travaux).

Des dispositions seront prises dans les règlements des PLU des communes concernées par le projet pour protéger les infrastructures liées au Tram 13 express phase 2.

De plus, conformément à la loi du 03/01/02 relative à la sécurité des infrastructures et au décret N°2003-425 du 09/05/2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, dans une bande de 50 mètres autour des ouvrages ferroviaires, les projets de constructions ou de travaux doivent prendre en compte la préservation de ces ouvrages et ne pas compromettre la sécurité des usagers et le bon fonctionnement de l'infrastructure.

Il est à noter également la présence d'une servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques au droit du camp des Loges. Le franchissement de cette servitude pourrait donner lieu, de la même manière que pour le tronçon Tram 13 express Phase 1, à une étude sur l'influence réciproque de la ligne du tram-train sur les moyens de transmissions et inversement. Cette étude interviendrait au cours des phases d'étude ultérieures et après définition exacte du matériel employé pour le Tram 13 express Phase 2 (LAC, matériel roulant, etc.).

Le projet est compatible avec les servitudes de la zone d'étude.

4. ARTICULATION AVEC LES PLANS DE DEPLACEMENTS

4.1. Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France de 2014

➤ Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)

En application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996, le premier Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 15 décembre 2000, à l'issue de près de trois ans d'élaboration en concertation avec les différents acteurs impliqués dans la gestion et l'organisation des transports et des déplacements dans la région.

Par la suite, une démarche de révision fut lancée en 2007 pour aboutir au PDUIF de 2014, l'objectif étant d'aboutir à un plan plus opérationnel avec, pour chaque action projetée, un responsable identifié, un calendrier de mise en œuvre et des modalités de financement clairement arrêtées.

Adopté à l'issue d'une procédure d'enquête publique, il a le statut de document d'urbanisme opposable à des documents de niveau de compétence inférieur, comme les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). A l'inverse, le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), actuellement en cours de révision sous l'égide du Conseil Régional.

4.1.1. Présentation du document

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transport, d'ici 2020.

Le Conseil Régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012. Soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013, le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en septembre 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Le Préfet de Région a signé l'avis favorable de l'Etat le 5 juin 2014. Le PDUIF a été définitivement approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional.

Le PDUIF vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Ile-de-France et de garantir la cohésion sociale de la région.

Sur la base des réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, et un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7%, le PDUIF vise à faire évoluer les pratiques de mobilité avec l'objectif de :

- augmenter de 20 % les déplacements en transports collectifs ;
- augmenter de 10 % les déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- diminuer de 2 % les déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

La stratégie d'actions du PDUIF se décline en 34 actions regroupées au sein de 9 défis :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Face à l'immensité des besoins, le PDUIF propose une stratégie d'action pragmatique et réaliste, la seule possible et soutenable notamment par les collectivités franciliennes. Les actions proposées sont pour beaucoup déjà mises en œuvre en certains endroits de la région, mais c'est leur généralisation qu'il faut viser.

4.1.2. Compatibilité avec le projet

La création du projet TGO (Tram 13 express) fait partie d'un des projets de l'action 2.1 « un réseau ferré renforcé et plus performant ». Cette action prévoit notamment qu'en agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade soient créées grâce à de nouvelles structures. **A l'Ouest, la Tangentielle Ouest (Tram 13 express), ligne exploitée en tram-train en prolongement de la Grande Ceinture Ouest : de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, Achères et vers Cergy, y apparaît.**

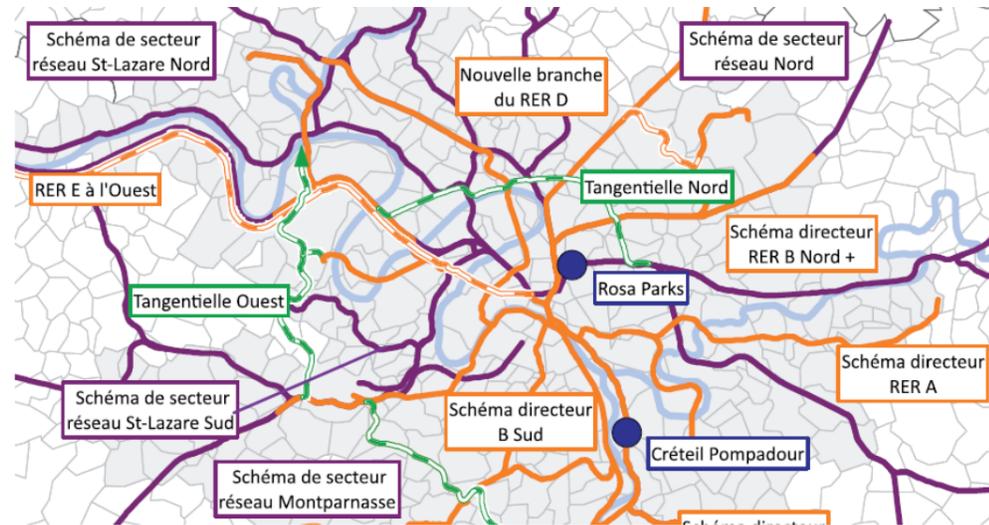


Figure 2 : Le projet TGO (Tram 13 express) identifié dans le PDUIF

Source : Carte « un réseau ferroviaire renforcé et plus performant » - PDUIF 2014, STIF

La variante de tracé par Poissy reste conforme à l'action du PDUIF, et s'avère en définitive plus performante par sa meilleure desserte du territoire et le renforcement du maillage au réseau ferré régional (correspondance supplémentaire à Poissy RER). Le projet TGO (Tram 13 express) permettra ainsi d'augmenter la part modale des transports en commun et répond, en ce sens, aux objectifs de mobilité durable affichés par le PDUIF.

De plus, la variante de tracé par Poissy permet dans le cadre de la requalification des voies traversées (rue de la Bruyère, RD190, boulevard de l'Europe, rue Saint-Sébastien et rue Adrienne Bolland) de rééquilibrer et optimiser le partage de l'espace public en favorisant les modes actifs. Des itinéraires cyclables (pistes et bandes cyclables, ainsi que des zones 30) seront aménagés le long des diverses rues traversées par le tram-train. Des espaces de stationnement vélo (Véligo) seront implantés dans le cadre du projet au niveau des diverses stations et des terminus.

Le projet Tram 13 express s'avère compatible avec le PDUIF.

4.2. Les Plans Locaux de Déplacements

Les Plans Locaux de Déplacements (PLD) ont été créés afin d'être l'instrument de déclinaison du PDUIF au niveau local. **Il n'y a aucun PLD sur les communes de l'aire d'étude.**

5. ARTICULATION AVEC LE SCHEMA D'ENSEMBLE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS, LES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGION ET DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

5.1. Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

5.1.1. Présentation

La loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la région Ile-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales.

Le projet du Grand Paris Express vise à renforcer la Région Capitale dans son rôle de ville-monde, moteur de la croissance nationale, compétitive au niveau international et attractive pour ses résidents, présents et futurs. Pour conjuguer attractivité économique et qualité de vie, le président de la République et le gouvernement ont mis le développement des territoires au cœur du projet. Celui-ci s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État, en association avec la Région Île-de-France et les collectivités de la région Ile-de-France.

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

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

- améliorer à court terme le service offert aux voyageurs ;
 - Améliorer l'information voyageurs ;
 - Renforcer la robustesse d'exploitation du réseau ;
 - moderniser et étendre le réseau existant.

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

- la ligne 15 reliant Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, et Rosny-Bois-Perrier ;

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

Baptisé Grand Paris Express, ce vaste chantier se traduit également par des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 desservira à terme Saint-Denis-Pleyel et Orly tandis que la ligne 11 devrait être prolongée jusqu'à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.

En parallèle, l'amélioration des transports du quotidien est menée à bien.

Parmi les chantiers prévus, on trouve la modernisation des RER B, C et D. La RATP a d'ores et déjà engagé en 2015 le renouvellement des voies et du ballast sur la ligne A du RER. Le chantier s'est poursuivi entre juillet et août 2016 et 2017.

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

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

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

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

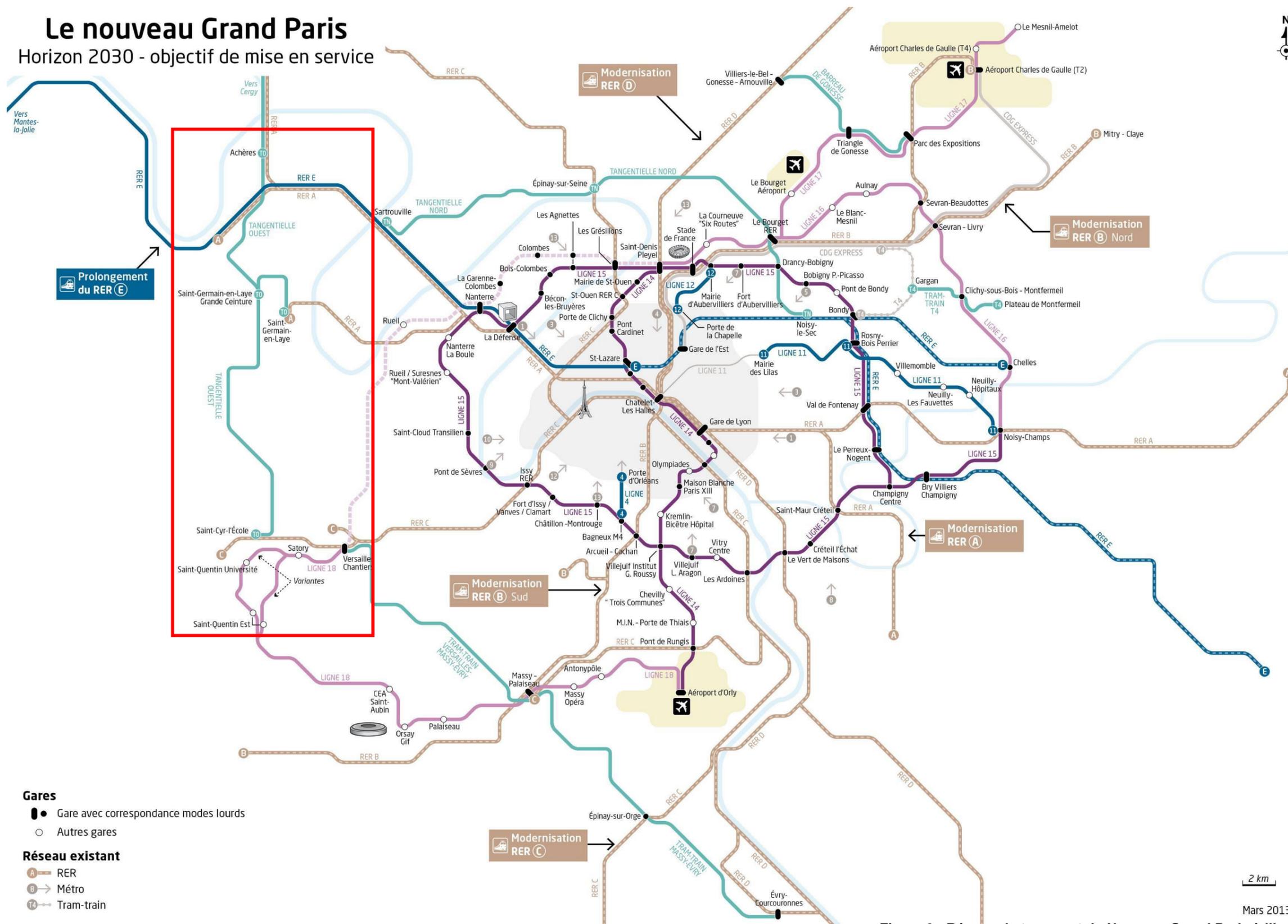
5.1.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le Nouveau Grand Paris

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

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

Le projet est compatible avec ce document.

Le nouveau Grand Paris Horizon 2030 - objectif de mise en service



- Gares**
- Gare avec correspondance modes lourds
 - Autres gares
- Réseau existant**
- A RER
 - B Métro
 - 14 Tram-train

2 km

Mars 2013

Figure 3 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030

Source: www.gouvernement.fr

5.2. Les Contrats de Plan Etat-Région (CPER)

Suite à plusieurs générations de Contrats de Plan Etat-Région, l'Etat et la Région Ile-de-France ont défini de nouveaux engagements communs concernant la programmation et le financement pluriannuels de projets importants, pour la période 2015-2020.

Le CPER s'articule autour de plusieurs volets. Parmi eux, le volet « Mobilité Multimodale » présente les engagements pris par l'Etat et la région pour la modernisation et le développement des infrastructures de transport en Île-de-France. S'agissant des transports, le financement de l'Etat et de la Région Île-de-France sur la période 2013/2017 a été confirmé le 19 juillet 2013 lors de la signature du protocole Etat / Région portant sur le programme du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) de Saint-Cyr à Achères » comme l'un des 42 projets d'importance d'Ile-de-France à financer et réaliser rapidement.

Le projet Tram 13 express fait parti des projets d'importance du CPER et est donc compatible avec celui-ci.

5.3. Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT)

5.3.1. Présentation du document

Un Contrat de Développement Territorial (CDT) est défini conjointement entre le représentant de l'État d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part.

Selon l'article 21 de la loi relative au Grand Paris, les Contrats de Développement Territoriaux définissent "les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles". La définition de ces objectifs, et le projet urbain qui sera lié, peuvent s'appuyer sur les réflexions de l'Atelier International du Grand Paris qui s'est déroulé fin 2015. Par ailleurs, les Contrats de Développement Territoriaux participent à la réalisation de l'objectif de construction annuel de 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France.

Fin 2016, l'état des Contrats de Développement Territorial est le suivant :

- 21 CDT ont été initialement identifiés ;
- 2 périmètres ne sont pas encore définis et sont à l'étude ;
- 4 territoires ont signé récemment des accords-cadres (documents fixant les grandes orientations des futurs contrats) ;
- 18 territoires ont arrêté leur CDT, dont 12 sont déjà signés ;
- des CDT supplémentaires devraient être validés par la suite..

Les communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye concernées par le projet TGO (Tram 13 express) phase 2 sont directement concernées par le CDT Confluence Seine Oise, dont l'accord cadre a été signé le 24 juin 2013.

Le CDT Confluence Seine-Oise, impliquant les communautés d'agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine et de Cergy-Pontoise ainsi que la communauté urbaine du Grand Paris Seine et Oise (GPS&O), vise à affirmer la dimension fluvio-maritime du Grand Paris. Il doit conforter la Confluence Seine-Oise comme pôle stratégique de l'Axe Seine (ouverture de la Seine à l'Europe du Nord via le canal Seine-Nord, port Seine Métropole) en s'appuyant notamment sur son potentiel économique et universitaire. L'enjeu économique majeur consiste à faire de la Confluence un territoire de référence en logistique innovante.

5.3.2. Analyse de la compatibilité du projet avec le CDT Confluence Seine Oise

Dans l'accord cadre du CDT Confluence Seine Oise, **le projet de TGO (Tram 13 express) est évoqué comme un projet majeur dont le lancement opérationnel de la section entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et Achères Ville RER constitue une priorité absolue et indispensable au développement du territoire Confluence.**

La variante de tracé par Poissy reste conforme au projet CDT et améliore le maillage au réseau de transport collectif structurant du territoire en offrant une correspondance supplémentaire avec le réseau ferré régional à la gare de Poissy.

Le projet est donc compatible avec le CDT Confluence Seine Oise.

➤ SDAGE

Pour gérer de manière plus équilibrée la ressource, la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, désormais intégrée au code de l'environnement, a créé plusieurs outils de planification dont le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Grâce à cet outil, chaque grand bassin hydrographique peut désormais mieux organiser et mieux prévoir ses orientations fondamentales.

Ce document de planification définit les grandes orientations pour la gestion des milieux aquatiques, des eaux superficielles et souterraines au sein du bassin, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés.

➤ SAGE

Au niveau des sous-bassins hydrographiques, les SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux), élaborés en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'eau, sont des déclinaisons locales du SDAGE avec lequel ils doivent être compatibles. Un SAGE aboutit à la définition d'orientations et d'actions à mettre en œuvre pour la gestion de l'eau, sur une période de 15 ans.

6. LES SCHEMAS DE GESTION DES EAUX

6.1. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le secteur d'étude s'inscrit dans son intégralité dans le périmètre du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, approuvé le 20 décembre 2015.

Le SDAGE 2016-2021 fixe 8 défis et 2 leviers transversaux.

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques
- Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques
- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants
- Défi 4 : Protéger et restaurer la mer et le littoral
- Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable
- Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides
- Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau
- Défi 8 : Limiter et prévenir le risque d'inondation
- Levier 1 - Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis
- Levier 2 - Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis

Ces défis et leviers se décomposent en 44 orientations se décomposant elles-mêmes en 191 dispositions permettant d'atteindre les objectifs fixés. Parmi ces dispositions, quarante-huit dispositions ont une portée incitative contraignante en cohérence avec l'ambition d'atteindre les objectifs proposés.

Tout projet doit se conformer au SDAGE. Les mesures prises dans le cadre du projet afin de gérer les eaux de ruissellement et de limiter le transfert des pollutions éventuelles que ce soit en phase chantier ou exploitation permettront au projet d'être compatible avec ce Schéma Directeur. Ces mesures sont détaillées dans en partie 4A et 4B de la présente étude d'impact.

L'analyse de la compatibilité avec les défis, orientations et dispositions du SDAGE est synthétisée dans le tableau page suivante. Seules les dispositions ayant un caractère contraignant pour le projet sont présentées (les mesures adressées aux collectivités territoriales, groupements compétents, services de l'Etat, etc. ne sont pas mentionnées).

Le projet de Tram 13 express s'avère compatible avec le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021 via les mesures proposées dans le cadre de sa mise en œuvre.

En outre, le projet pourra faire si nécessaire l'objet d'un dossier au titre des articles L. 214.1 à L. 214.6 du code de l'environnement dans lequel seront précisées les mesures prises pour respecter la pérennité de la ressource en eau (procédure Loi sur l'eau).

6.2. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

L'aire d'étude n'intercepte aucun périmètre de SAGE.

Tableau 1 : Compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2016-2021

Défi	Orientation	Disposition	Compatibilité du projet
Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Orientation 1 - Poursuivre la réduction des apports ponctuels de temps sec des matières polluantes classiques dans les milieux tout en veillant à pérenniser la dépollution existante	Disposition D1.4. Limiter l'impact des infiltrations en nappes	Des dispositions garantissant la protection des eaux de surface et souterraines vis-à-vis des huiles et lubrifiants sur les chantiers seront mises en place (création de zones imperméabilisées dédiées au stationnement et au stockage, rétention et traitement des eaux ...). Un plan d'organisation et d'intervention sera mis en place en cas de pollution accidentelle et le réseau global de collecte des eaux de chantier devra être obturé au niveau de l'exutoire.
	Orientation 2 - Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain	Disposition D1.9. Réduire les volumes collectés par temps de pluie	Les surfaces imperméabilisées engendrées par le projet seront compensées par des dispositifs de rétention lorsque cela est nécessaire. Ces ouvrages permettent de réguler les débits rejetés dans les réseaux d'eaux pluviales. Des solutions de gestion des eaux de pluie à la parcelle seront étudiées dans les études ultérieures pour le Centre de Maintenance Urbain. Les solutions retenues dans les phases d'étude ultérieures alimenteront le dossier au titre de la loi sur l'eau, le cas échéant, si le projet est soumis à cette procédure.
Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	Orientation 9 - Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques.	Disposition D3.32 Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques	L'assainissement provisoire du chantier permettra de limiter la diffusion des Matières En Suspension (MES) vers les milieux récepteurs (cours d'eau ou réseaux d'eaux pluviales). Les installations de chantier seront raccordées aux réseaux communaux d'eaux usées après concertation et accord des concessionnaires, afin d'éviter toute contamination des milieux récepteurs. Leur rejet sera lorsque nécessaire précédé d'un passage dans des fosses de décantation provisoire pour limiter la diffusion de Matières en Suspension (MES). Les stations définitives seront raccordées au réseau d'assainissement des eaux usées, le cas échéant. Le projet n'engendrera pas de pollution par des substances dangereuses, hormis en cas de pollution accidentelle liée à des avaries sur le matériel roulant ou un accident avec un véhicule transportant des matières dangereuses. Toutefois, compte tenu des mesures de sécurité prises et des caractéristiques du Tram 13 express Phase 2 (site propre et priorité aux carrefours), la probabilité qu'un tel incident survienne est très faible.
Défi 4 : Protéger et restaurer la mer et le littoral			<i>Projet non concerné</i>
Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Orientation 17 - Protéger les captages d'eau de surface destinés à la consommation humaine contre les pollutions	Disposition 5.58 Encadrer les rejets ponctuels dans les périmètres rapprochés de captages	Le projet traverse le périmètre de protection rapproché des captages d'Achères (lieu-dit le Montsouris). L'aménagement imperméabilisé au droit de sa traversée renverra les eaux vers les fossés de gestion des eaux puis vers les ouvrages de rétention/décantation lorsque nécessaire. Ces éléments seront précisés dans les phases d'étude ultérieures d'avant-projet.
Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 18 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité	Disposition D6.60. Éviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux	Les mesures prises pour éviter, réduire, compenser les impacts du projet sur les milieux aquatiques sont présentés dans l'étude d'impact. Des études spécifiques sont prévues dans les phases ultérieures et permettront de déterminer les éventuels impacts et mesures associés. Le projet pourrait faire l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau, le cas échéant. Les mesures apportées permettront de répondre aux objectifs du SDAGE.
	Orientation 22 - Mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	Disposition D6.83. Éviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides	<i>Projet non concerné : la zone humide la plus proche se situe à l'est des voies ferrées du RER A et de la ligne SNCF Transilien L à Saint-Germain-en-Laye entre Poissy et Achères et n'est pas concernée par le projet. Bien que cette zone soit considérée comme humide par l'approche habitat, des incertitudes demeurent sur son caractère naturel (zone située à proximité d'un bassin tampon utilisé pour les activités ferroviaires).</i>
Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau	Orientation 27 - Assurer une gestion spécifique par masse d'eau ou partie de masse d'eau souterraine	Disposition D7.115. Modalités de gestion locales pour les masses d'eau souterraines FRHG001, FRHG202 et FRHG211.	<i>Projet non concerné. Le projet traverse la masse d'eau FRHG001 "Alluvions de la Seine moyenne et aval" mais n'implique pas son usage industriel. Les masses d'eau FRHG202 et FRHG 211 ne sont pas concernées par le projet.</i>
	Orientation 29 - Résorber et prévenir les situations de pénuries chroniques des masses d'eau de surface	Disposition D7.130 Gérer, contrôler, encourager la diminution des prélèvements dans les masses d'eau de surface et nappes d'accompagnement	Une moindre utilisation en eau sera recherchée en phase Avant-projet. En cas de nécessité de rabattement provisoire / permanent de nappe, des études et calculs des débits/rejets seront réalisés et permettront de constituer un dossier loi sur l'eau auprès de la police de l'eau, le cas échéant.
	Orientation 31 - Prévoir une gestion durable de la ressource en eau	Disposition D7.134. Favoriser les économies d'eau et sensibiliser les acteurs concernés	Parmi les actions fortement recommandées par cette disposition, la récupération des eaux de pluie lorsqu'elles ne participent pas à la réalimentation des nappes phréatiques sera si possible envisagée.
		Disposition D.7.316. Maîtriser les impacts des sondages et des forages sur les milieux	Les éventuels sondages qui pourront être effectués respecteront les prescriptions nécessaires pour garantir l'absence d'introduction de polluants par le biais des ruissellements de surface.
Défi 8 : Limiter et prévenir le risque d'inondation (« Dans des secteurs urbanisés et fortement imperméabilisés. Ces inondations sont occasionnées par des épisodes pluvieux intenses provoquant le débordement des réseaux d'assainissement. »)	Orientation [SDAGE/PGRI] 32 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	Disposition D8.140. Eviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau (1.D1 et 1.D.2 du PGRI)	<i>Projet non concerné</i>
	Orientation 33 - Limiter les impacts des inondations en privilégiant l'hydraulique douce et le ralentissement dynamique des crues	Disposition D8.142. Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets (2.B.1 PGRI)	En phase travaux, les dispositifs d'assainissement provisoires, avec en particulier les fossés de décantation, pourront permettre si nécessaire une rétention des eaux pluviales et une réduction des apports d'eau issus du chantier au droit des réseaux urbains.
	Orientation [SDAGE/PGRI] 35 : Prévenir l'aléa d'inondation par ruissellement	Disposition D8.144. Privilégier la gestion et la rétention des eaux à la parcelle (2.F.2 PGRI)	Une gestion des eaux à la parcelle sera étudiée lors des phases d'étude ultérieures pour le Centre de Maintenance Urbain (CDMU), comme spécifié dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme de Poissy pour le zonage concerné (U1a).

➤ Légende zonage du PPRI

-  Communes du PPRI de la Seine
-  Communes des Yvelines
-  Département des Yvelines (contour)
-  (masque de fond)
-  (masque)
- Zonages réglementaires**
-  Zone bleue
-  Zone bleue indiquée
-  Zone marron
-  Zone rouge clair
-  Zone rouge foncé
-  Zone verte
-  Zone verte indiquée
- Occupation du sol (simplifiée) IGN**
-  Carrière, décharge
-  Eau
-  Espace agricole (prairie, pelouse, verger, vigne)
-  Forêt, végétation naturelle basse (broussaille...)
-  Terrain nu sans couvert végétal (plage, sable, gravier, ga)
-  Zone bâtie, voie de communication...

7. LES DOCUMENTS DE GESTION DU RISQUE INONDATION

7.1. Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise dans les Yvelines a été approuvé le 30 juin 2007. Il concerne 57 communes du département dont **Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye**.

L'aire d'étude (bande de 500m de part et d'autre du tracé) intercepte le PPRI à **Poissy (partie centrale du tracé) et à Achères (partie nord du tracé)**. En revanche, l'emprise du projet n'intercepte aucune zone réglementaire du PPRI.

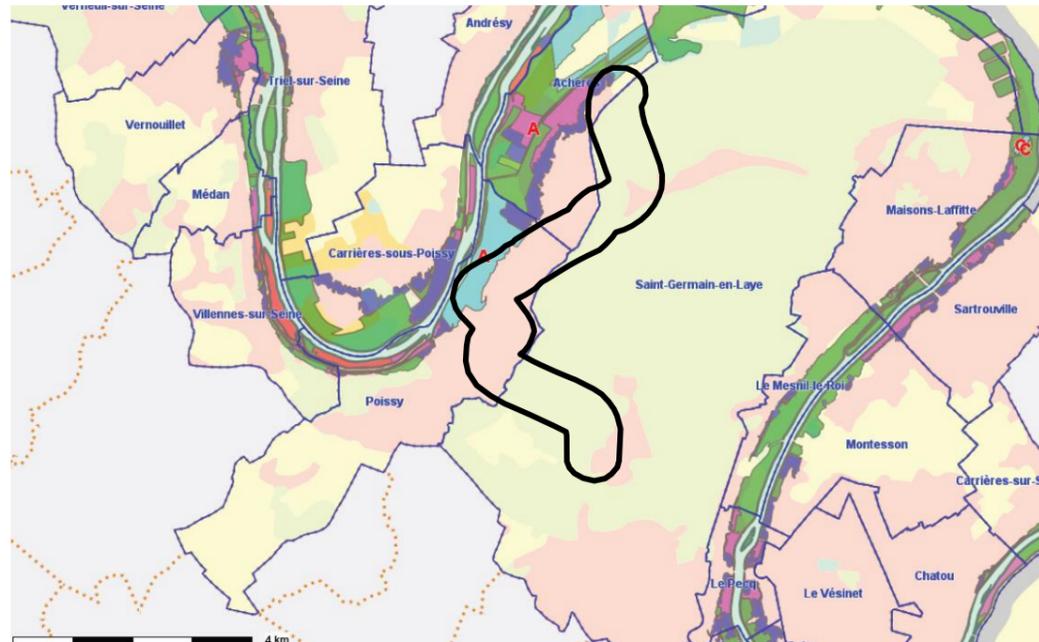


Figure 6 : Extrait du PPRI Vallée de la Seine et de l'Oise approuvé le 30 juin 2007

Source : DDEA des Yvelines

Le projet n'intercepte aucune zone réglementaire du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise.

7.2. Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Seine Normandie a été arrêté le 7 décembre 2015 par le préfet coordonnateur du bassin. Son application est entrée en vigueur le 23 décembre 2015 au lendemain de sa date de publication au Journal Officiel.

Il fixe pour six ans les 4 grands objectifs à atteindre sur le bassin Seine-Normandie pour réduire les conséquences des inondations sur la vie et la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'économie. Les 63 dispositions associées sont autant d'actions pour l'État et les autres acteurs du territoire : élus, associations, syndicats de bassin versant, établissements publics, socio-professionnels, aménageurs, assureurs,...

Conformément à l'article L. 566-11 du code de l'environnement, le PGRI a été élaboré en étroite collaboration avec l'ensemble des parties prenantes réunies, pour le bassin Seine Normandie, dans le cadre des comités techniques et stratégiques du Plan Seine élargi aux acteurs de la gestion des risques d'inondation (CTPSE).

Les programmes et décisions administratives dans le domaine de l'eau (PAPI, SAGE, PPRi, PPRL, autorisations / déclarations loi sur l'eau,...) et les documents d'urbanisme (SDRIF, SCOT et en l'absence de SCOT, les PLU, les PLUi, les cartes communales) doivent être compatibles avec les objectifs et les dispositions du PGRI.

Le PGRI et le SDAGE sont deux documents de planification à l'échelle du bassin Seine-Normandie dont les champs d'action se recouvrent partiellement.

Le SDAGE et son programme de mesures poursuivent l'objectif du « bon état » des masses d'eau au titre de la directive cadre sur l'eau (DCE), il s'agit de la restauration et de la préservation de la qualité de l'eau et des écosystèmes aquatiques. Certaines orientations du SDAGE contribuent à la gestion des risques d'inondation, en particulier celles qui mettent en jeu la préservation des zones de mobilité des cours d'eau, la préservation des zones humides...

Tout comme le SDAGE, le projet devra se conformer aux prescriptions et exigences du PGRI. Le projet est notamment soumis aux dispositions ciblées ci-contre.

Le projet se rendant compatible aux SDAGE, PPRi... via les mesures environnementales mises en œuvre, il sera également compatible avec le PGRI du bassin Seine-Normandie.

DISPOSITIONS COMMUNES AU PGRI ET AU SDAGE



Figure 7 : Dispositions communes PGRI/SDAGE 2016-2021

Source : DDEA des Yvelines

8. ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES A PORTEE ENVIRONNEMENTALE

8.1. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

La conservation de la biodiversité constitue aujourd'hui un des enjeux environnementaux majeurs de nos sociétés. L'érosion de la biodiversité est un phénomène complexe et multifactoriel qui puise principalement ces racines dans les activités humaines qui tendent bien souvent à artificialiser l'espace et à intensifier les activités sur le territoire. La fragmentation des habitats naturels est devenue une des causes majeures de cette régression.

Dans ce contexte, la préservation des écosystèmes à travers la Trame Verte et Bleue (TVB) et des services écosystémiques associés (préservation de la qualité des eaux, contrôle des débits des cours d'eau, pollinisation, amélioration du cadre de vie...) constitue un engagement fort du Grenelle Environnement.

Au-delà de la protection de la biodiversité sur des espaces restreints, il s'agit d'assurer la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques sur l'ensemble du territoire. La Trame Verte et Bleue constitue ainsi un pilier de l'aménagement durable du territoire. Le Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif de création d'une Trame Verte et Bleue (TVB) nationale en 2012. Celle-ci doit être accompagnée au niveau régional par les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE). Par ailleurs, le SRCE préconise de lutter contre l'enclavement total des massifs et des boisements en maintenant des espaces de transition et des percées garantissant la fonctionnalité de la sous-trame boisée et des interfaces avec les espaces cultivés et les corridors alluviaux.

La forêt de Saint-Germain-en-Laye est identifiée dans sa totalité comme réservoir de biodiversité dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France, approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013 et adopté le 21 octobre 2013.

Située dans la boucle de la Seine, la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, identifiée comme ZNIEFF de type 2, est considérée comme une zone nodale, c'est-à-dire un noyau de population pour la faune.

Un « corridor fonctionnel diffus de la sous-trame arborée au sein du réservoir de biodiversité » est identifié au travers de la forêt connectant les populations animales du Nord et du Sud des voies de la GC.

Ce corridor franchit la RD 190 et les voies de la Grande Ceinture sur lesquelles s'inscrit le projet Tram 13 express phase 2 (point de passage contraint du pont de la Mare aux Bœufs) à l'Est du golf de Saint-Germain.

A noter que le projet Tram 13 express Phase 2 s'insère la Grande Ceinture (infrastructure ferroviaire existante) de Saint-Germain GC jusqu'au débranchement sud de Poissy, puis s'insère sur voirie urbaine dans sa traversée dans Poissy, et réutilise enfin une section de voie ferrée existante sur environ 800 m (la Grande Ceinture) pour franchir les voies ferrées de la ligne Paris – Le Havre dans le secteur du Chêne Feuillu et longer ensuite une coupure ferroviaire existante (voie ferrée circulée par le RER A et la ligne L) jusqu'à Achères Ville RER.

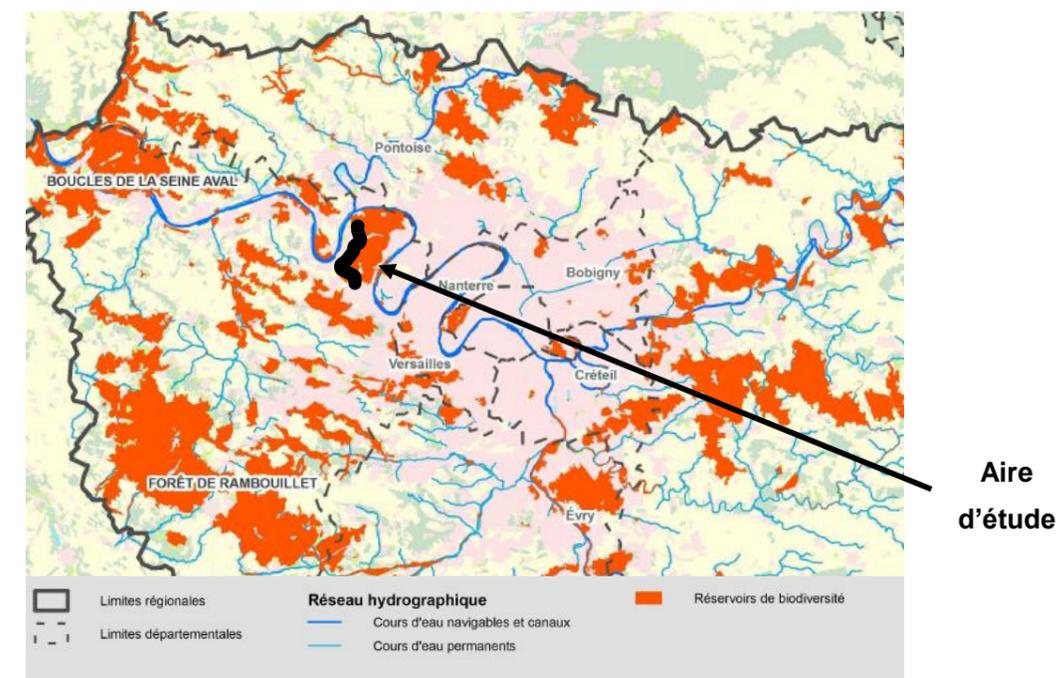


Figure 8 : Extrait de la carte des réservoirs de biodiversité d'Ile-de-France

Source : DRIEE

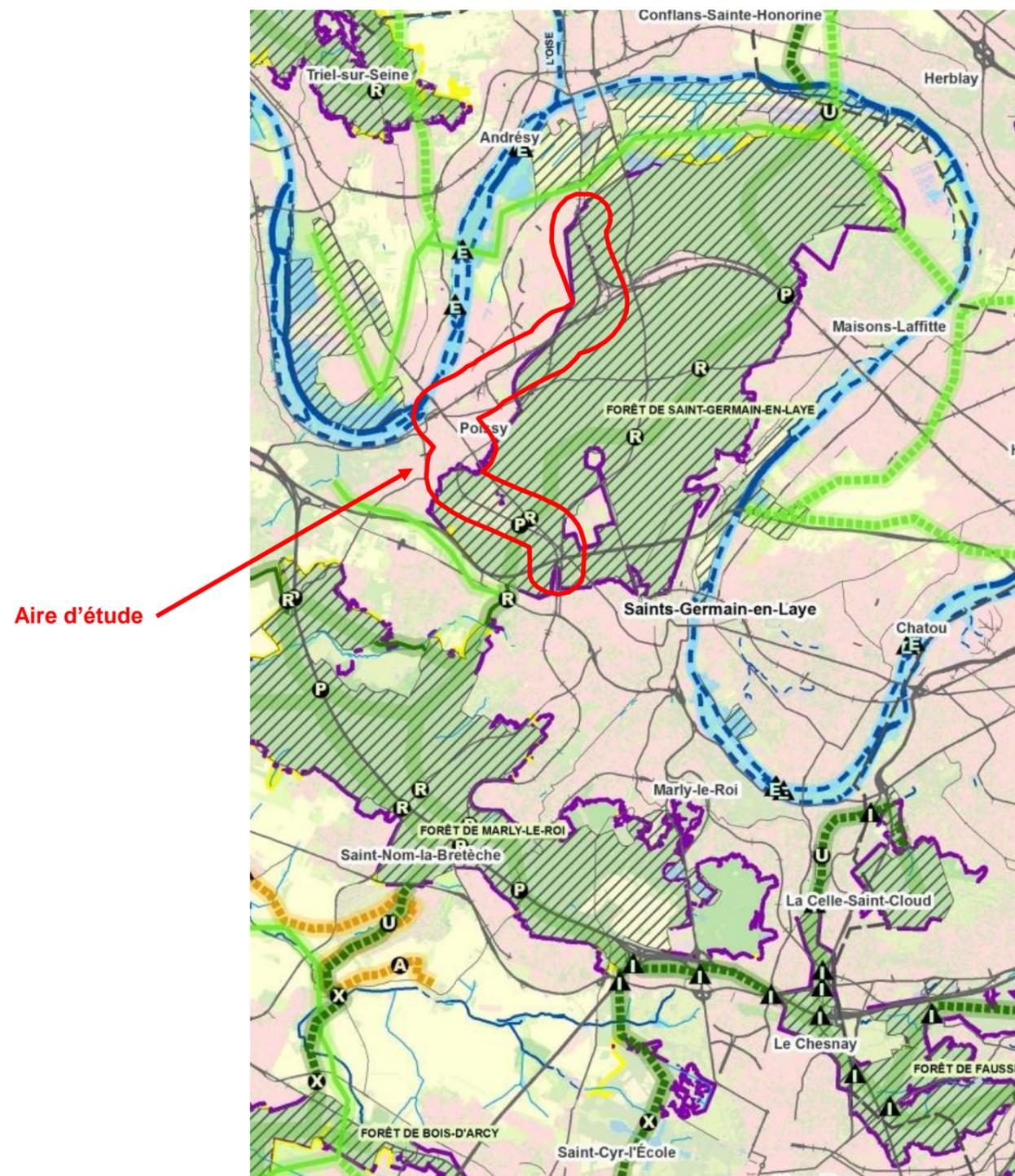
A noter que la forêt de Saint-Germain-en-Laye est le lieu de liaisons vertes à créer dans le cadre du SDRIF (en cohérence avec le SRCE).

Les documents de planification, et plus particulièrement le PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye, directement concerné par la sous-trame arborée du SRCE (forêt de Saint-Germain-en-Laye en page suivante), doivent mettre en œuvre à l'échelle des communes le SRCE et les projets d'aménagement suivant les orientations du SRCE déclinées à l'échelle communale par des mesures adaptées. Le PLU de Saint-Germain-en-Laye, en révision au moment de l'élaboration du présent dossier, a pour objectif l'intégration de cette continuité dans ses orientations de développement.

Le SRCE identifie donc un réservoir de biodiversité dans l'aire d'étude (Forêt de Saint-Germain-en-Laye), un corridor fonctionnel arboré à préserver, un point de fragilité lié à l'infrastructure ferroviaire de la Grande ceinture et un autre lié à la RD 190 (ces deux points sont identifiés en pages suivantes sur la carte) au sud de la zone d'étude dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. A noter que la Grande Ceinture n'étant actuellement plus ouverte à la circulation commerciale, le point de fragilité est moins prononcé que sur la RD 190.

Ces points de fragilité des corridors arborés identifiés par le SRCE sont à consolider prioritairement. Il s'agit de « passages contraints au niveau d'un ouvrage existant sur une infrastructure linéaire dont l'intérêt pour la faune doit être évalué et le cas échéant amélioré ».

De par la mise en place d'échanges constructifs avec la DRIAFAF et l'ONF, les études ultérieures aboutiront à une solution permettant une compatibilité avec les orientations et objectifs du SRCE concernant le maintien de la sous-trame arborée.



Aire d'étude

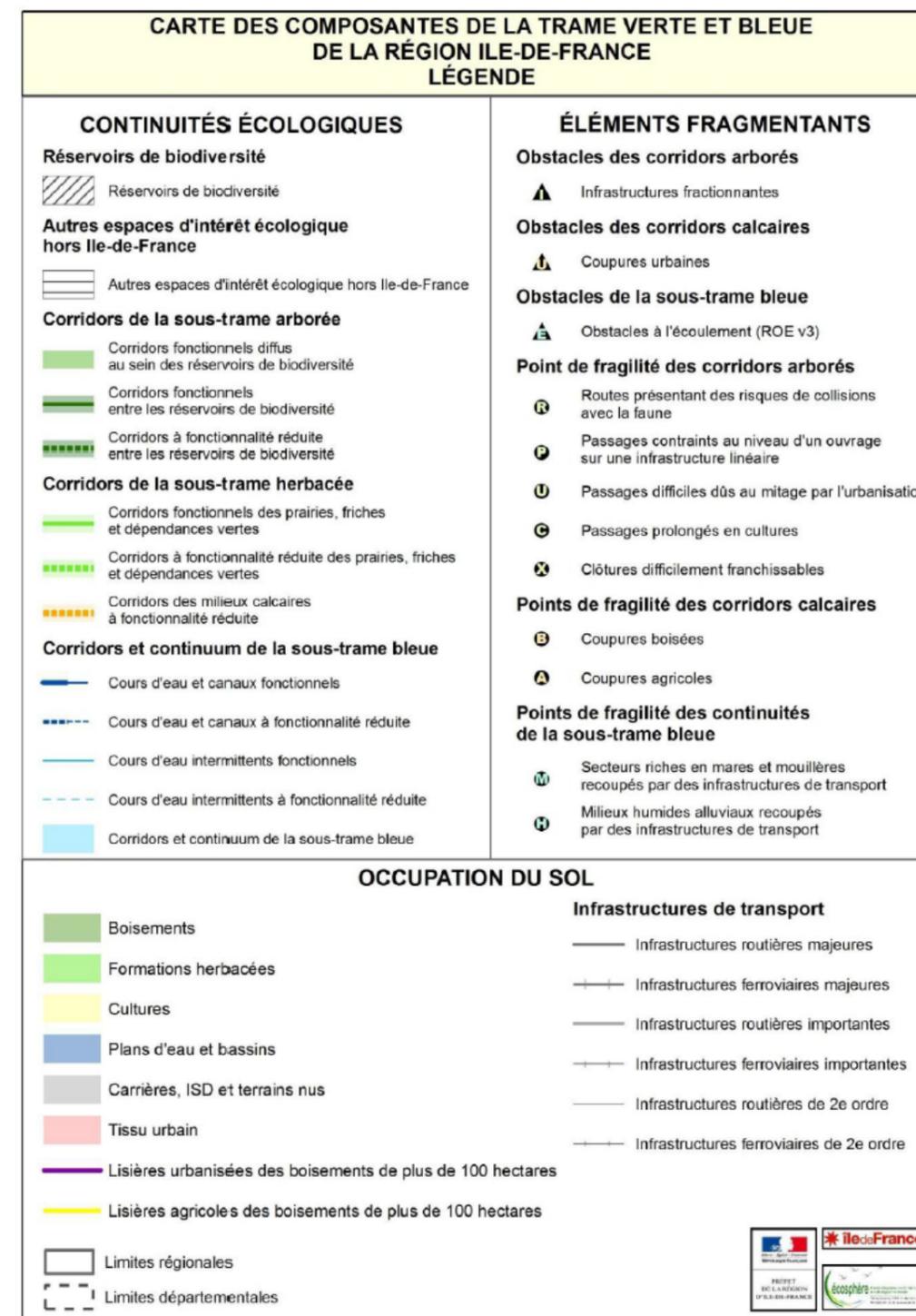


Figure 9 : Extrait de la carte des composantes de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France

Source : SRCE

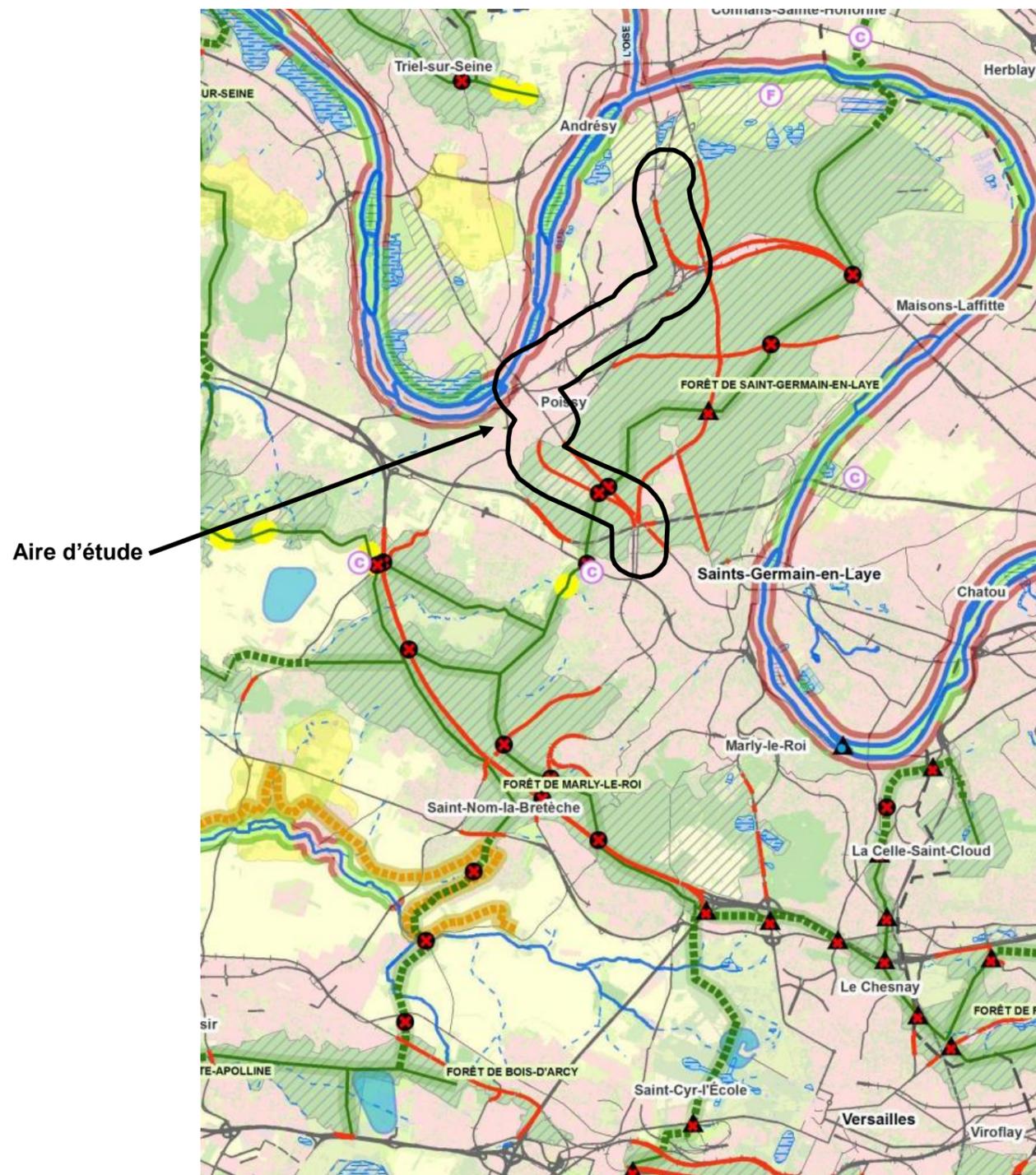


Figure 10 : Extrait de la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France

Source : SRCE

8.2. Le Schéma Régional du Climat, de l'air et de l'Energie (SRCAE)

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) a été défini par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Après avoir été approuvé à l'unanimité par le conseil régional le 23 novembre 2012, le préfet de la région Ile-de-France a arrêté le 14 décembre 2012 le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE).

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Ce document stratégique s'est appuyé sur plusieurs études préalables qui ont permis d'approfondir les connaissances sur les principaux enjeux régionaux.

Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Les projets de transports en commun tel que le Tram 13 express phase 2 visant la réduction des émissions de gaz sont compatibles avec la troisième grande priorité régionale du SRCAE.

9. PLANS DE GESTION DES DECHETS

9.1. Le plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers

L'article 202 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a créé un article L541-14-1 dans le code de l'environnement qui rend obligatoire l'élaboration de Plans de gestion des déchets de chantiers et attribue la compétence de planification au Conseil Régional pour l'Île-de-France et aux Conseils Généraux pour le reste du territoire.

Les travaux d'élaboration de ce document se sont poursuivis jusqu'à la fin de l'année 2014 où il a été soumis à enquête publique du 26 septembre au 5 novembre 2014 inclus. Le projet de PREDEC a reçu un avis favorable de la commission d'enquête le 6 janvier 2015 et a été approuvé par l'assemblée régionale en juin 2015. Le PREDEC a permis d'identifier divers enjeux :

- Une meilleure connaissance des déchets du BTP

Contrairement aux déchets issus des ménages, ou encore aux déchets dangereux, très peu d'informations sont disponibles concernant les flux de déchets issus de l'activité du BTP, et leur mode de gestion. Les quantités, types, et les exutoires de ces déchets restent méconnus, et il est difficile d'avoir une vision régionale précise de la gestion des déchets issus de chantiers.

Un des premiers enjeux du PREDEC est d'apporter **une meilleure connaissance de ces flux de déchets à l'échelle régionale** pour déterminer les manques, contraintes et opportunités liés à leur gestion et de déterminer une **stratégie régionale de prévention et de gestion optimisée**.

- Encadrer et contrôler

Les 150 000 m³ de déchets du BTP stockés illégalement sur la commune de Limeil-Brévannes sont venus illustrer, si besoin était, que la gestion des déchets du BTP souffrait d'un manque d'encadrement et de contrôle. Par ailleurs, l'utilisation de déchets du BTP dans le cadre d'opérations d'aménagement (merlons, aménagements paysagers...) est aussi relativement peu contrôlée.

Au regard de ces pratiques, la Région souhaite encourager, en accord et dans le respect de la réglementation, **un encadrement et un contrôle strict de la gestion des déchets du BTP**.

L'amélioration de ces pratiques passe par ailleurs nécessairement par une **sensibilisation accrue des acteurs**, et par la mise en place de **filières vertueuses et pérennes sur le territoire francilien**.

- Rééquilibrage et solidarité territoriaux

Les deux tiers des capacités des installations de stockage de déchets inertes se situent aujourd'hui sur le département de Seine-et-Marne. Cette situation est perçue, tant pour les habitants que pour les élus de Seine-et-Marne, comme une injustice.

Au regard de cette problématique, qui va bien au-delà de simples considérations technico-économiques, la commission consultative du plan a décidé de mettre en place un groupe de réflexion, composé d'élus, sur cette question du **rééquilibrage territorial**.

La question du rééquilibrage, et de la solidarité entre territoires, ne se limite pas à la question des installations de stockage de déchets inertes, mais englobe l'ensemble des leviers à activer pour une meilleure gestion des déchets du BTP.

La Région définira, à l'horizon temporel du plan, **les capacités de traitement, et notamment de stockage, et les secteurs géographiques les mieux adaptés pour accueillir ces capacités**, dans une logique de solidarité et d'équité entre les différents territoires franciliens.

- L'enjeu croisé du recyclage et de l'approvisionnement en matériaux

La région Ile-de-France souffre d'un important **déficit de production de matériaux naturels par rapport à ses besoins**, et notamment de granulats, qu'elle compense par une importation de matériaux naturels issus des régions limitrophes. La perspective des travaux du Grand Paris, et des objectifs du SDRIF, ne vont qu'accentuer ce déséquilibre.

Le PREDEC doit répondre à cet enjeu non seulement **en encourageant les pratiques de recyclage**, et l'utilisation de matériaux recyclés, mais aussi en encourageant localement des stratégies d'écologie territoriale pour faire des déchets du BTP de **véritables matériaux de substitution** aux matériaux naturels.

- Optimiser le transport

Compte tenu des volumes générés, le transport des déchets du BTP, qui s'effectue actuellement majoritairement par la route, est une problématique forte de la gestion de ces déchets, notamment d'un point de vue environnemental et de qualité de vie.

Pour réduire l'impact du transport routier des déchets du BTP, la Région souhaite **développer des solutions de transport alternatives à la route, par voie fluviale ou par voie ferrée**.

- Encourager les bonnes pratiques

Maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvre, entreprises du bâtiment et des travaux publics,...tous ont une part de responsabilité sur la bonne gestion des déchets issus de leurs chantiers.

La Région souhaite inciter le **développement de bonnes pratiques** par l'ensemble des acteurs, en encourageant plus particulièrement les maîtres d'ouvrages publics à avoir des pratiques exemplaires.

L'étude d'impact tient compte du plan de prévention dans les mesures de suppression et de réduction des effets.

Il sera par exemple prévu pour l'ensemble des travaux que tous les déchets dangereux soient identifiés, triés et acheminés vers les filières de traitement et de collecte appropriées. Un système de tri et de collecte des déchets.

Le projet respectera le PREDEC et sera donc compatible avec celui-ci

9.2. Le nouveau Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a été publiée au Journal officiel du 8 août 2015. Elle a créé notamment le nouveau plan régional de prévention et de gestion des déchets.

La création du plan confère un rôle prééminent – et non de tutelle - à la Région en matière de planification et de gestion des déchets. Il contribue également à la simplification du droit par l'abrogation de plusieurs catégories de plans relatifs aux déchets. Enfin, le plan régional de prévention et de gestion des déchets doit être élaboré au terme d'une importante phase de concertation et de consultations.

A noter, les quatre catégories de plans qui sont en vigueur au lendemain de la publication de la loi du 7 août 2015 sont désormais les suivantes :

- Le plan national de prévention et de gestion des déchets ;
- Les plans nationaux de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets ;
- Le plan régional de prévention et de gestion des déchets ;
- Le programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés.

Simplification de la réglementation sur les déchets

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a eu pour effet de supprimer les catégories de plans suivantes pour les unifier au sein du nouveau plan régional de prévention et de gestion des déchets :

- Plan régional ou interrégional de prévention et de gestion des déchets dangereux (PREDD) ;
- Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PPGDND) ;
- Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux d'Ile-de-France ;
- Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) ;
- Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France.

Elaboration des premiers plans régionaux de prévention et de gestion des déchets

Les plans régionaux de prévention et de gestion des déchets doivent être approuvés dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Abrogation des plans préexistants

Les plans auxquels le plan régional de prévention et de gestion des déchets se substitue et qui ont été approuvés avant cette promulgation loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République restent en vigueur jusqu'à la publication du plan régional de prévention et de gestion des déchets dont le périmètre d'application couvre celui de ces plans.

Objectifs.

Le plan régional de prévention et de gestion des déchets poursuit les mêmes objectifs que ceux assignés à la politique nationale de prévention et de gestion des déchets, définis à l'article L.541-1 du code de l'environnement. De cette manière, ce plan assure le lien entre le local et le global. Les objectifs de tous les plans régionaux seront bien identiques entre eux et à ceux de la politique nationale des déchets. Il convient toutefois de noter que chaque plan régional peut décliner les objectifs nationaux en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets de manière à les adapter aux particularités territoriales. Chaque plan pourra également fixer les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs.

Dans la mesure où le nouveau plan régional de prévention et de gestion des déchets n'est actuellement pas approuvé, les autres documents restent en vigueur dont le PREDEC présenté au paragraphe précédent.

10. CONCLUSION

Le projet, objet de la présente étude d'impact **s'avère compatible avec les documents d'urbanisme supra communaux en vigueur**. On peut même noter qu'il y est cité comme projet à réaliser.

Le projet de Tangentielle Ouest (Tram 13 express - phases 1 et 2) **est inscrit dans ce document de planification. La variante de tracé par Poissy reste conforme au principe de liaison inscrit au SDRIF, et permet en particulier d'optimiser la desserte du territoire, complétant la desserte des pôles économiques (centre-ville de Poissy et pôle tertiaire de PSA) et le maillage avec le réseau ferré régional (Poissy RER : RER A, Ligne Transilien J remplacé par le RER E à sa réalisation). Le projet est donc compatible avec le SDRIF.**

Les documents d'urbanisme communaux représentés par les Plan Locaux d'Urbanisme, non compatibles avec le projet en l'état actuel, font l'objet d'une mise en compatibilité, conformément à la législation en vigueur. Ces mises en compatibilité concernent la commune de Saint-Germain-en-Laye (dans le cadre de l'enquête publique complémentaire), Poissy et Achères (dans le cadre de l'enquête publique initiale, le tracé urbain par Poissy n'ayant pas d'incidences sur les documents de mise en compatibilité de ces dernières).

Le projet fait également partie des projets identifiés au sein du Plan de Déplacements en projet en Ile-de-France et s'articule avec le Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Nouveau Grand Paris. **Le projet reste compatible avec ces documents malgré le tracé passant par Poissy.**

Les études ultérieures permettront de définir les éventuels impacts sur l'eau et les milieux aquatiques et les mesures associées si besoin répondant notamment à la compatibilité du SDAGE, PGRI, PPRI. Si nécessaire, un dossier au titre de la loi sur l'eau sera réalisé et présenté aux services de la police de l'eau.

Le projet, par le biais de l'étude écologique et des différents échanges avec l'ONF et la DRIAAF, prend en compte les objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue identifiés dans le SRCE.

De la même manière, les documents tels que le SRCAE pour la qualité de l'air et le PREDEC sont pris en compte pour que le projet soit compatible avec eux.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1. FIGURES

Figure 1 : Extrait de la carte de destination générale des sols du nouveau SDRIF approuvé le 27 décembre 2013.....	323
Figure 2 : Le projet TGO (Tram 13 express) identifié dans le PDUIF <i>Source : Carte « un réseau ferroviaire renforcé et plus performant » - PDUIF 2014, STIF</i>	326
Figure 3 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030	328
Figure 4 : Communes concernés par le CDT Confluence Seine Oise, 2012	330
Figure 5 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris	330
Figure 6 : Extrait du PPRi Vallée de la Seine et de l'Oise approuvé le 30 juin 2007	333
Figure 7 : Dispositions communes PGRI/SDAGE 2016-2021 <i>Source : DDEA des Yvelines</i>	334
Figure 8 : Extrait de la carte des réservoirs de biodiversité d'Ile-de-France.....	335
Figure 9 : Extrait de la carte des composantes de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France...	336
Figure 10 : Extrait de la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France.....	337

2. TABLEAUX

Tableau 1 : Compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2016-2021	332
--	-----