

Tangentielle Ouest

Phase 2 : Saint-Germain-en-Laye > Achères

Pièce F

Pièce F

PARTIE 7

***Compatibilité du projet
avec les documents
d'urbanisme opposables***



Yvelines
Conseil général



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

.....	5
1. Préambule	5
2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme supracommunaux	5
2.1. Le Schéma directeur de la région Ile-de-France.....	5
2.2. Du projet de SDRIF adopté en 2008 au nouveau SDRIF adopté en 2013.....	7
2.3. Les Schémas de Cohérence Territoriaux.....	8
3. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme communaux	10
4. Articulation avec les plans de déplacement	11
4.1. Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France de 2000	11
4.2. Les Plans Locaux de Déplacements	12
5. Articulation avec le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et les Contrats de Développement Territorial.....	13
5.1. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.....	13
5.2. Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT).....	15
6. Les Schémas de Gestion des Eaux.....	16
6.1. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.....	16
6.2. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	16
7. Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation.....	16
8. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.....	17
9. Conclusion	20

Figures

Figure 1 : Extrait de la carte de destination générale des sols du nouveau SDRIF adopté le 18 octobre 2013	9
Figure 2 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2020.....	14
Figure 3 : Communes et EPCI concernés par le CDT Confluence Seine Oise.....	15
Figure 4 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris.....	15
Figure 5 : Extrait du PPRi Vallée de la Seine et de l'Oise approuvé le 30 juin 2007.....	16
Figure 6 : Extrait de la carte des réservoirs de biodiversité d'Ile-de-France	17
Figure 7 : Extrait de la carte des composantes de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France	18
Figure 8 : Extrait de la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France	19

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

➤ Schéma directeur

Le schéma directeur détermine la destination générale des sols en prenant en compte les programmes d'aménagement du territoire conduits par l'Etat, les collectivités locales, les services et les établissements publics.

Il fixe les orientations de l'aménagement des territoires concernés en veillant à préserver l'équilibre entre, d'une part, l'extension urbaine, l'exercice des activités agricoles et les autres activités économiques et, d'autre part, la préservation de la qualité de l'air, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains.

1. PREAMBULE

Conformément au code de l'environnement et à son article R.122, 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 la partie 3 de la présente étude d'impact. La compatibilité du projet avec ces différents documents est présentée dans la partie 4 de la présente étude d'impact.

La présente partie s'attachera donc à reprendre les éléments essentiels de ces différentes parties.

2. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPRACOMMUNAUX

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

C'est un document d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui définit une vision globale, à 25 ans, de l'Île-de-France et de ses territoires, affiche des ambitions et des objectifs à faire prendre en compte au niveau local.

Afin de faire face aux évolutions de la société, ce document majeur, pour l'avenir de l'Île-de-France, est révisé périodiquement.

Le SDRIF a fait l'objet d'une révision qui a été approuvée par le Conseil Régional le 25 septembre 2008. Le nouveau projet de Schéma directeur de la région Île-de-France a été arrêté par les élus le 25 octobre 2012 et a fait l'objet d'une enquête publique du 28 mars au 14 mai 2013.

Le nouveau SDRIF a été adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013. Il devrait être approuvé par le Conseil d'Etat avant la fin 2013.

➤ **SCOT**

La loi du 13 décembre 2000 dite S.R.U. (Solidarité et Renouvellement Urbain) prévoit pour les bassins de vie, c'est à dire les territoires homogènes sociologiquement et économiquement, la création de Schémas de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.). Ce document d'urbanisme détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements ou encore d'équipements.

Il remplace les anciens Schémas d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) avec pour objectif d'analyser l'existant et de formuler un plan d'action prévisionnel.

➤ **PLU**

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme opérationnel qui désigne l'affectation des sols et l'évolution à court terme de chaque secteur de la commune. Ainsi il prévoit les espaces dédiés à l'urbanisation d'habitat ou d'activités (densification de l'existant, développement sous différentes formes), et à l'opposé il préserve les espaces agricoles ou forestiers de toute évolution non désirée.

➤ **Une politique majeure, révisée en fonction des évolutions régionales**

L'aménagement de la région parisienne a fait l'objet d'une volonté de planification depuis les années d'avant-guerre, quand l'extension chaotique des banlieues et le besoin de mettre en cohérence les multiples éléments du cadre de vie ont rendu évidente la nécessité d'un plan d'ensemble. Ainsi, la planification régionale a fourni un cadre de réflexions et d'actions qui a dessiné le visage de la région. Par exemple, le Schéma de 1965, élaboré sous la direction du préfet Paul Delouvrier, a notamment impulsé la création du réseau express régional (RER), des villes nouvelles et du réseau routier.

A diverses reprises, il a été jugé nécessaire de réviser le schéma directeur régional pour adapter la région capitale aux nouvelles exigences socio-économiques, aux nouveaux contextes législatifs et réglementaires ainsi qu'aux évolutions du territoire et de la société :

- en 1965, pour loger tous les franciliens et faire face à la croissance galopante des Trente Glorieuses ;
- en 1976, pour s'adapter au choc pétrolier, limiter l'étalement urbain et répondre aux préoccupations environnementales qui se faisaient jour ;
- en 1994, pour équilibrer le développement démographique et l'évolution de l'emploi ;
- et enfin, en 2005, pour combattre les inégalités sociales et territoriales, préparer l'Ile-de-France aux grandes échéances planétaires, à la crise énergétique et au changement climatique... mais aussi pour marquer une nouvelle étape de la décentralisation, promouvoir une nouvelle conception de l'action publique et répondre aux limites constatées dans la mise en œuvre du Schéma de 1994.

➤ **Le SDRIF, un dispositif spécifique en France**

Le SDRIF remplit différentes missions grâce à sa position particulière dans le code de l'urbanisme. Il est à la fois :

- un document d'aménagement du territoire, c'est-à-dire qu'il constitue un cadre de réflexion et une vision stratégique mettant en cohérence sur le territoire régional l'ensemble des composantes de l'aménagement et de ses acteurs. Il tient ainsi lieu de schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT).
- un document d'urbanisme prescriptif, c'est-à-dire que les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec ses dispositions (respecter ses orientations et ne pas compromettre la réalisation de ses objectifs).

Le SDRIF a donc pour fonctions de :

- formaliser une stratégie d'aménagement et de développement régional ;
- fournir un outil de la maîtrise spatiale du territoire francilien ;
- orienter et encadrer les documents d'échelle régionale tels que le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et les documents d'urbanisme locaux tels que les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou les Plans locaux d'urbanisme (PLU) quand il n'y a pas de SCOT.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 préconise ainsi la réalisation des rocaes tangentiels s'appuyant sur les lignes ferroviaires. **Parmi l'ensemble des rocaes préconisés par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture ont été identifiées** comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements. **Le projet de Tangentielle Ouest apparaît dans de nombreux chapitres du SDRIF.**

Le projet s'avère donc compatible avec ce document d'urbanisme.

2.2. Du projet de SDRIF adopté en 2008 au nouveau SDRIF adopté en 2013

1) La poursuite d'une même vision régionale de l'aménagement francilien

L'actuelle révision du SDRIF s'inscrit dans un contexte institutionnel marqué par plusieurs évolutions législatives. La décentralisation de la planification francilienne, impulsée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995, a donné la compétence à la Région pour réviser le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), en association avec l'Etat. Ce document, à la fois projet politique d'aménagement du territoire régional et document d'urbanisme opposable aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), et en leur absence aux plans locaux d'urbanisme (PLU) ou documents en tenant lieu constitués, depuis lors, le cadre de cohérence des politiques publiques régionales.

Le premier projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 n'a pas pu entrer en vigueur, faute d'avoir été définitivement approuvé par le décret en Conseil d'Etat, eu égard aux changements importants « de circonstances de droit et de fait » nécessitant alors de faire évoluer le document. Par conséquent, en l'absence de décret d'approbation, la procédure de révision se poursuit et a été relancée par le décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

La loi du 15 juin 2011 permettant aux collectivités élaborant ou révisant leurs documents d'urbanisme de faire une application dérogatoire du projet de SDRIF de 2008 au plus tard jusqu'au 31 décembre 2013, la Région et l'Etat sont convenus de faire aboutir la nouvelle phase de révision du SDRIF dans ces délais. **Dans cette optique, après avoir été arrêté le 25 octobre 2012, puis soumis à enquête publique ainsi qu'à l'avis des personnes publiques associées, le nouveau SDRIF a été adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013, puis transmis à l'Etat pour son approbation définitive.**

Baptisé « **Ile-de-France 2030** », ce projet s'inspire largement du socle adopté en 2008. Il définit toujours **3 grands défis** :

- agir pour une Ile-de-France plus solidaire ;
- anticiper les mutations environnementales ;
- conforter l'attractivité de l'Ile-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

...auxquels il apporte une réponse concrète à travers un modèle de développement durable bâti sur des principes forts d'aménagement (densité, intensité, mixité, polycentrisme, résilience, subsidiarité,...) et trois grands piliers qui viennent structurer l'ensemble du projet spatial régional :

- **relier-structurer**, pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;
- **polariser-équilibrer**, pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- **préserver-valoriser**, pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

La traduction de cette stratégie s'effectue selon deux approches fondamentales et complémentaires traduisant deux échelles – la proximité et le système régional – par la fixation d'objectifs forts pour :

- **Améliorer la vie quotidienne des Franciliens**
 - en construisant 70 000 logements par an ;
 - en créant 28 000 emplois par an ;
 - en garantissant un accès pour tous aux équipements et services publics ;
 - en favorisant les transports collectifs ;
 - en améliorant l'espace urbain et son environnement naturel.
- **Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France à travers :**
 - la refonte du dynamisme économique francilien ;
 - le portage et la valorisation des équipements et d'un système de transports attractifs ;
 - la gestion durable de l'écosystème naturel visant le renforcement de la robustesse du territoire régional ;
 - le SDRIF propose également une géographie stratégique renouvelée identifiant les grands territoires d'intérêt métropolitain qui connaissent des enjeux d'aménagement et de développement spécifiques et sur lesquels réside un intérêt particulier de cohérence de l'action tant locale que régionale.

2) La confirmation de l'intégration de la Tangentielle Ouest dans la stratégie de planification régionale

L'objectif du projet de SDRIF de « concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile » se décline sous la forme de quatre grands enjeux :

- **renouveler le modèle de transport** en renforçant massivement le réseau de transport en commun et en généralisant les modes alternatifs à la voiture et en favorisant un partage plus équilibré de la voirie ;
- **fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains** en optimisant la gestion des trafics et en développant l'offre de réseaux de surface ;
- **structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture individuelle** en renforçant l'offre de modes alternatifs au sein des bassins de vie et en développant des polarités organisées en véritables lieux d'intermodalité ;
- **promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité.**

Concernant plus précisément la Tangentielle Ouest, le nouveau SDRIF adopté en 2013 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 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.)

La réalisation de la Tangentielle Ouest 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 2020.

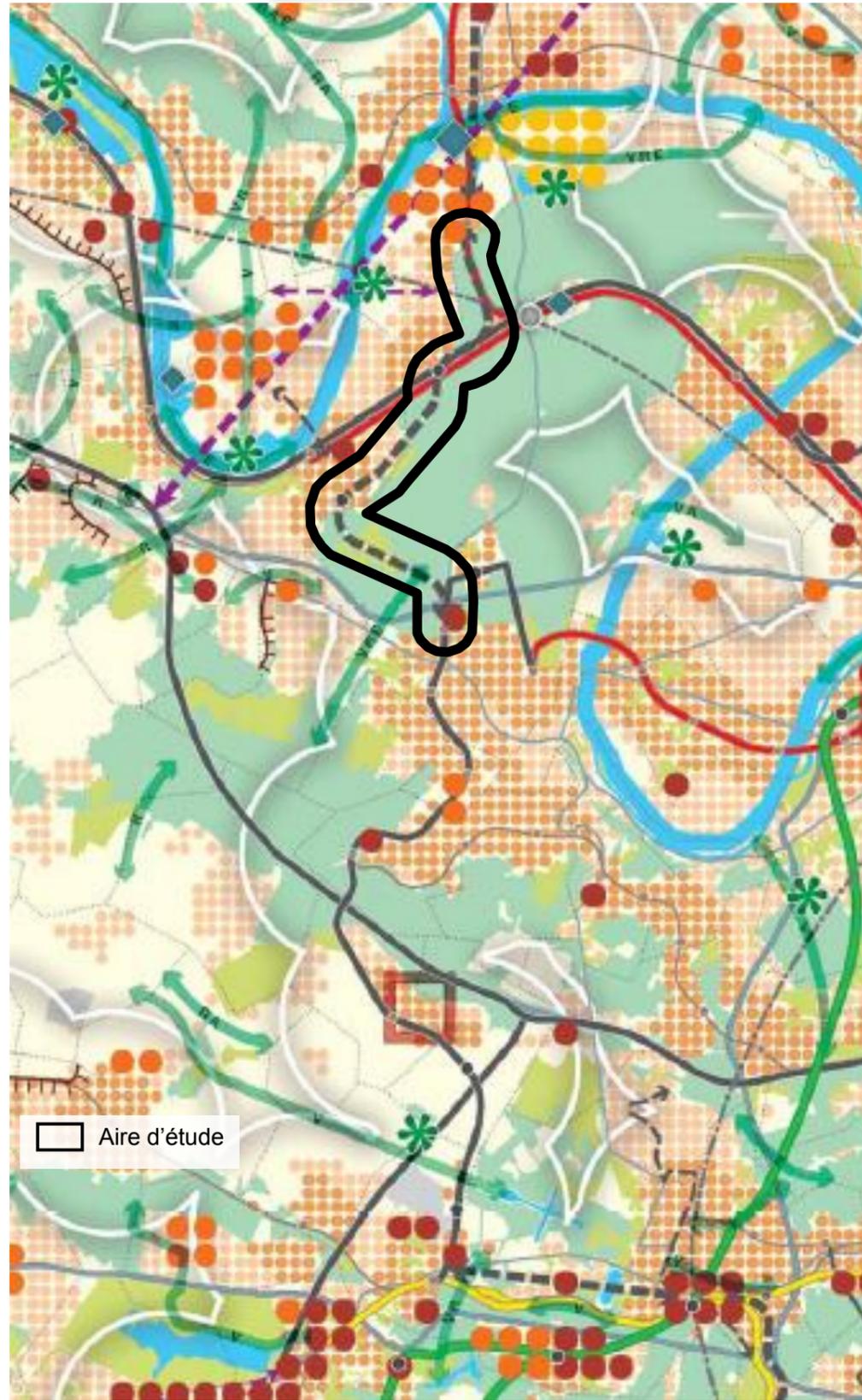
Les prolongements de la Tangentielle Ouest à Cergy et à Versailles sont prévus à l'horizon 2030.

Le projet de Tangentielle Ouest fait ainsi partie d'un des éléments structurants du projet de SDRIF, au service du projet spatial régional de développement de l'ouest de l'Île-de-France. En améliorant la desserte des territoires de l'ouest parisien, il 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.

La Tangentielle Ouest phase 2 est inscrite dans ce document de planification.

2.3. 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.



□ Aire d'étude

Polariser et équilibrer

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 gares

Pôle de centralité à conforter

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 adopté le 18 octobre 2013

Source : Région Ile-de-France, 2013

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

Toutes les communes de l'aire d'étude disposent d'un document d'urbanisme communal opposable, à savoir un Plan Local d'Urbanisme.

L'analyse de ces documents a permis d'identifier que le projet est incompatible avec le PLU de Saint-Germain-en-Laye, en particulier car il nécessite **des emprises sur des surfaces identifiées en espaces boisés classés**. Les travaux nécessiteront de défricher une partie de ces espaces boisés. Or il n'est réglementairement pas admis de défricher des espaces boisés classés ; **il est donc nécessaire de procéder à un déclassement ponctuel au droit des emprises du projet**.

En outre le règlement des communes d'Achères et de Poissy n'est pas compatible avec le projet présenté à l'enquête publique.

Conformément à la réglementation en vigueur, « *la déclaration d'utilité publique [...], d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si 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...* ».

Ainsi, la pièce I du présent dossier d'enquête publique présente les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Saint-Germain-en-Laye, Achères et Poissy.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont réalisés en fonction des PLU en vigueur.

4. ARTICULATION AVEC LES PLANS DE DEPLACEMENT

4.1. Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France de 2000

➤ 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.

Depuis une démarche de révision fut lancée en 2007, 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.

Le plan de déplacements urbains en Ile-de-France, un document au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport :

Les plans de déplacements urbains déterminent les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains et visent notamment à assurer un équilibre durable en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Au moment de la réalisation de l'étude d'impact, le PDUIF en vigueur est celui de 2000, élaboré par l'Etat. Il est actuellement en cours de révision.

Le chapitre IV du titre 1^{er} (la coordination des autorités publiques) du livre II (les principes directeurs de l'organisation des transports du Code des transports fixe le contenu et le mode d'élaboration du PDUIF. Le STIF est responsable de l'évaluation du PDUIF, décide de sa mise en révision et élabore un nouveau PDUIF pour le compte des collectivités qui le constituent. Le STIF a ainsi proposé en février 2011 un nouveau projet de PDUIF. Le Conseil régional a arrêté le projet de PDUIF en février 2012. Ce projet a été soumis pour avis aux collectivités ayant compétence en matière de transport, puis soumis à enquête publique. Après recueil de l'avis des autorités compétentes de l'État, le Conseil régional approuvera le nouveau PDUIF en début d'année 2014.

Le plan de déplacements urbains en Ile-de-France (PDUIF) est donc un **document majeur de la planification des politiques d'aménagement et de transport**. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du Schéma directeur de la région Île-de-France.

Objectifs et stratégie d'action du projet de PDUIF :

L'enjeu du PDUIF est d'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'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la région.

Pour fixer les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité, le PDUIF s'appuie sur les objectifs environnementaux fixés par la réglementation en vigueur en 2010 :

- une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020;
- le respect des objectifs de qualité de l'air pour les polluants émis par les transports

Dans ces conditions, le PDUIF vise donc à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs – marche et vélo – et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

On vise ainsi globalement, dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % d'ici à 2020 sous l'effet du développement urbain :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Cette évolution correspond à un changement important des parts des différents modes par rapport à aujourd'hui :

- - 3,5 points pour la voiture
- + 2,5 points pour les transports collectifs
- + 1 point pour la marche et le vélo

La stratégie d'actions du PDUIF se décline en 34 actions regroupées au sein de neuf 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.

Rendre les transports collectifs plus attractifs :

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, en particulier dans l'agglomération centrale, là où la densité permet une massification des flux.

Ils sont en effet plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.

Les transports collectifs répondent à des besoins de déplacement très différents : déplacements de proximité avec le bus et le tramway, mais aussi déplacements de plus longue distance, en particulier pour les trajets domicile-travail pour lesquels ils constituent la seule alternative possible à la voiture.

Le développement des transports collectifs se trouve donc au cœur du PDUIF qui vise une croissance de 20 % de leur usage entre 2010 et 2020.

Pour ce faire, le PDUIF retient pour principe d'action de :

- développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande ;
- de renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage ;
- de faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.

Au sein des neuf actions du défi 2 du PDUIF, rendre les transports collectifs plus attractifs, l'action 2.1 : un réseau ferroviaire renforcé et plus performant prévoit notamment la création en agglomération centrale de lignes performantes de tram-train en rocade.

Le projet de tram-train entre Saint-Cyr et Achères Ville fait partie des projets à réaliser dans ce cadre.

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 ET LES CONTRATS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

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

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.

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 (CDG-Express), ainsi que le Grand Paris Express pour lequel quatre nouvelles lignes nouvelles de métro sont programmées dans le cadre du Nouveau Grand Paris :

- une ligne 15 reliant Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, et Rosny-Bois-Perrier ;
- une ligne 16 allant de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ;
- une ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget ;
- et une 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 substitution de la branche Rosny-Bois-Perrier - Noisy-le-Champ de la ligne orange).

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 (2013), la mise en service du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse (2014), la rénovation de la station Châtelet (2016), la prolongation de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (2017) et la construction d'une nouvelle branche du tramway T4 Clichy-Montfermeil (2017).

La carte du réseau à l'horizon 2030 est présentée page suivante. Elle fait clairement apparaître le projet Tangentielle Ouest.

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 s'enchaînant les uns aux autres de manière continue, en commençant par le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne 15, la ligne 14 vers le nord, les tronçons Noisy-Champs – Le Bourget de la ligne 16, Massy – plateau de Saclay de la ligne 17.

En 2030, le Grand Paris Express achevé représentera 205 km de lignes et 72 gares nouvelles. Il sera réalisé conjointement par la Société du Grand Paris (SGP) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

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

Le projet de Tangentielle Ouest est donc compatible avec la loi sur le Grand Paris et le Nouveau Grand Paris.

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

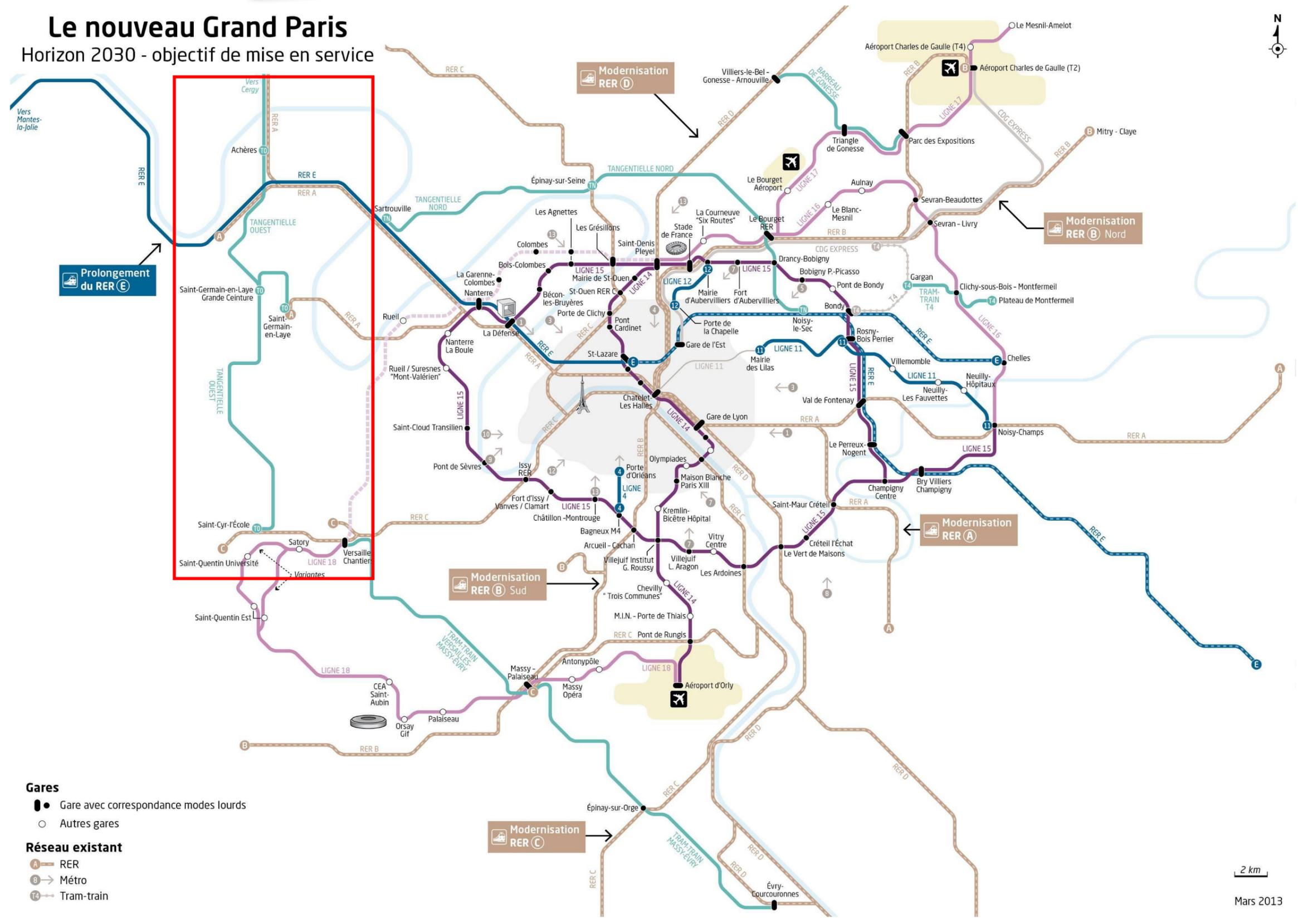


Figure 2 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2020

Source: www.gouvernement.fr

5.2. Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT)

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 ainsi que sur l'avis qu'il émettra. 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.

L'élaboration de vingt CDT a été engagée, avec plus de 130 collectivités impliquées.

Treize territoires ont signé des accords-cadres (documents fixant les grandes orientations des futurs contrats) et neuf territoires ont validé leur CDT, avant de le soumettre à enquête publique. Cinq CDT supplémentaires devraient être validés d'ici fin d'année 2013.

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

Ce CDT Confluence Seine-Oise impliquant les communautés d'agglomération de Cergy Pontoise, des Deux Rives de Seine et les communes d'Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, vise à affirmer la dimension fluviomaritime 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.

Dans l'accord cadre du CDT Confluence Seine Oise, **le projet de Tangentielle Ouest est évoqué comme un projet majeur** en lien avec le RER A, le prolongement d'EOLE à l'Ouest et la gare LNPN, afin de connecter le réseau ferré national au réseau régional de transport, à travers le pôle d'échange multimodal de la Confluence. De plus, il est stipulé que : « **le lancement opérationnel de la section Saint-Germain-en-Laye Grande ceinture / Achères-ville de la Tangentielle Ouest (TGO), sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) adopté par le STIF le 13 décembre 2012 et dans la continuité temporelle de la section Saint-Cyr RER C - Saint-Germain-en-Laye RER A, constitue une priorité absolue** ». Enfin, la nécessité de la création de la Tangentielle Ouest est réaffirmée afin de desservir les futures zones d'activité économique du Bel Air et du quartier Pereire à Saint-Germain-en-Laye.

Le projet de phase 2 de la Tangentielle Ouest est mentionné dans les principaux projets de transports du projet de CDT comme un élément indispensable du développement du territoire Confluence.

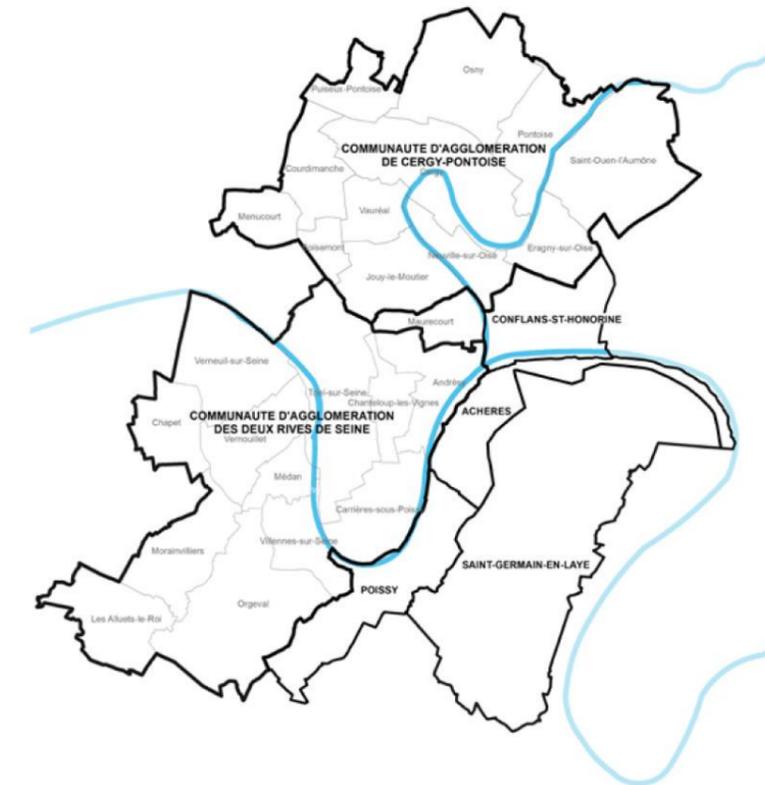


Figure 3 : Communes et EPCI concernés par le CDT Confluence Seine Oise

Source: Accord-cadre préalable à la conclusion du Contrat de Développement Territorial Confluence, juin 2013

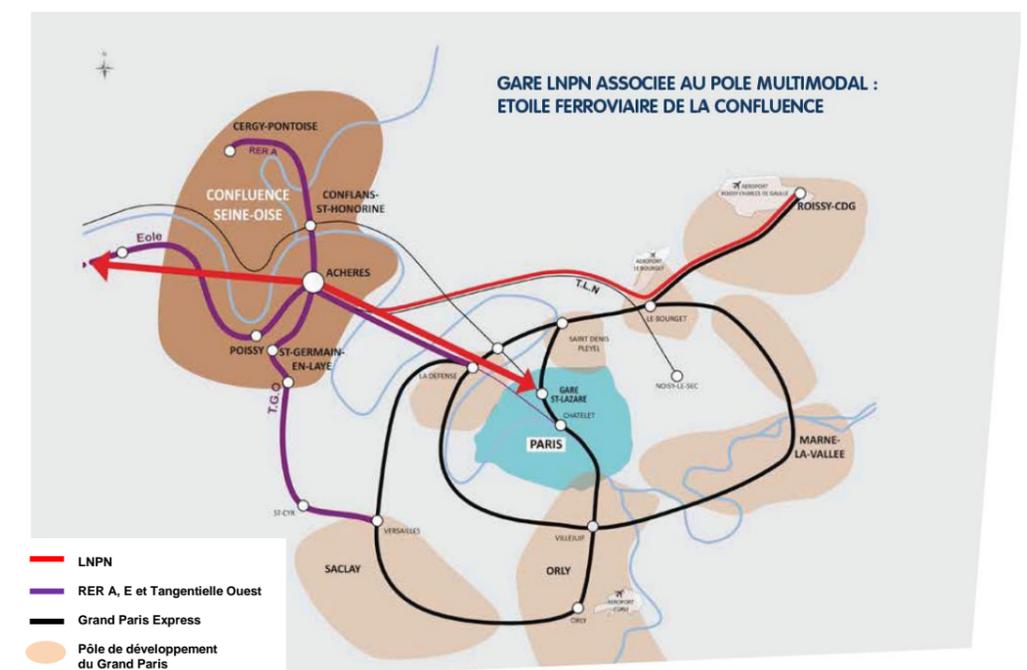


Figure 4 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris

Source: Accord-cadre préalable à la conclusion du Contrat de Développement Territorial Confluence, juin 2013

8. LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

La Trame Verte et Bleue vise à renouveler l'approche patrimoniale en s'attachant à la fois à conserver et améliorer la fonctionnalité des milieux, à garantir la libre circulation des espèces et à adapter la biodiversité aux évolutions du climat. **Elle doit trouver sa traduction en Ile-de-France dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).**

Le SRCE est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration à échéance 2013 est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, en association avec un Comité Régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Le projet de SRCE francilien a été soumis à enquête publique du 15 mai au 19 juin 2013. Il a été approuvé par délibération du Conseil régional le 26 septembre 2013 et adopté le 21 octobre 2013.

Le SRCE francilien doit être cohérent avec ceux des régions voisines et avec les orientations définies au niveau national par décret.

D'après l'article L371-3 du code de l'environnement, « les documents de planification et les projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification, projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner. Les projets d'infrastructures linéaires de transport de l'Etat prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique ».

L'aire d'étude est située en partie sur un réservoir de biodiversité (la forêt de Saint-Germain-en-Laye). De plus, le tracé intercepte un corridor fonctionnel de la sous trame arborée à préserver (voir les cartes en pages suivantes).

Plus généralement, 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.

Le projet de la phase 2 de la Tangentielle Ouest s'implante sur et le long (après Chêne-Feuillu) **d'un tracé ferroviaire déjà existant et ne créera pas de coupure supplémentaire.**

En outre, les documents de planification (SCOT et PLU) qui doivent mettre en œuvre à l'échelle des communes le SRCE, **ne sont pas encore approuvés à la date où le dossier d'enquête publique a été validé.** Il s'agira ainsi pour les Maîtres d'ouvrage, dans le cadre de la phase Avant-projet, de faire un **suivi sur cette déclinaison du SRCE au niveau local** pour mettre en cohérence, si nécessaire, les mesures à prendre.

L'étude écologique présentée dans les parties 3 et 4 de la présente étude d'impact prend en compte les objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue identifiés dans le SRCE (Cf.

Figure 8).

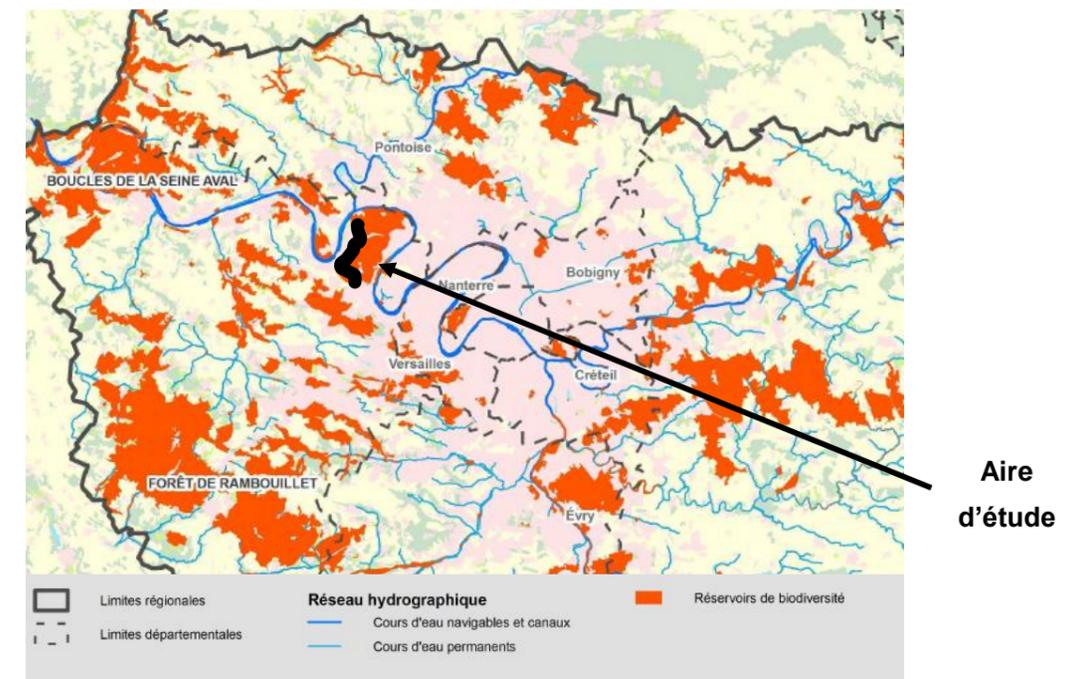


Figure 6 : Extrait de la carte des réservoirs de biodiversité d'Ile-de-France

Source : DRIEE

Aire
d'étude

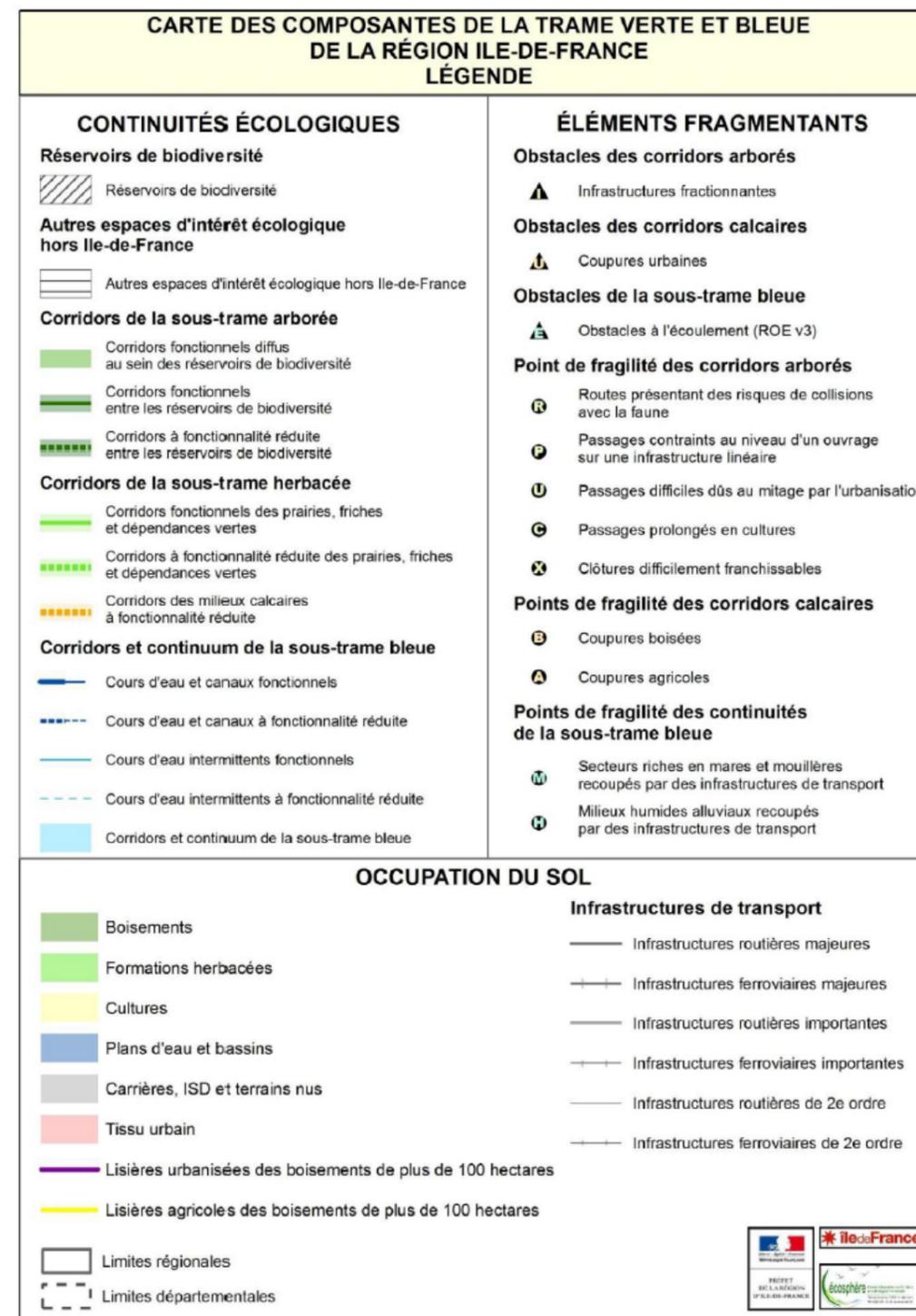
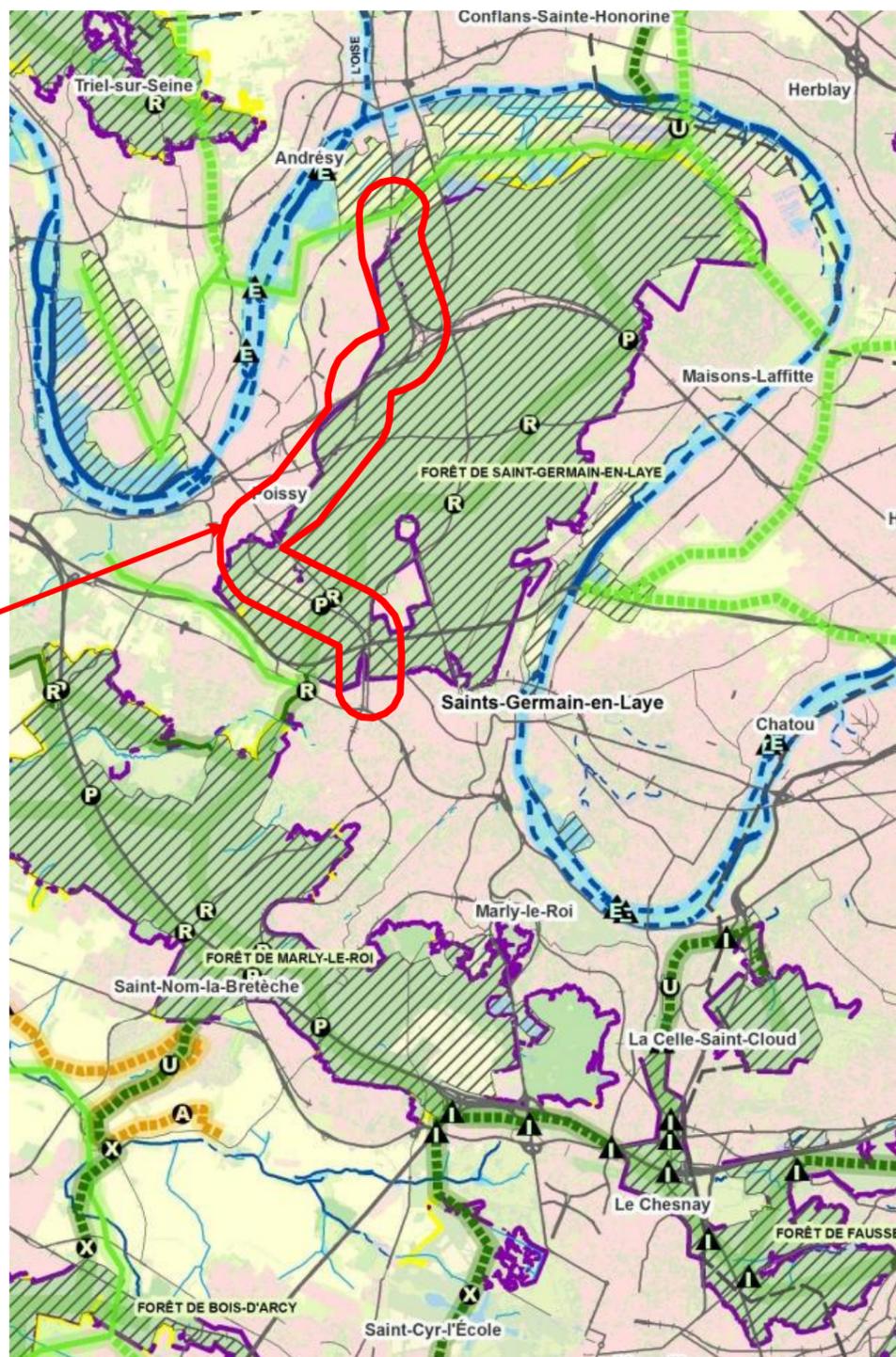


Figure 7 : Extrait de la carte des composantes de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France

Source : DRIEE

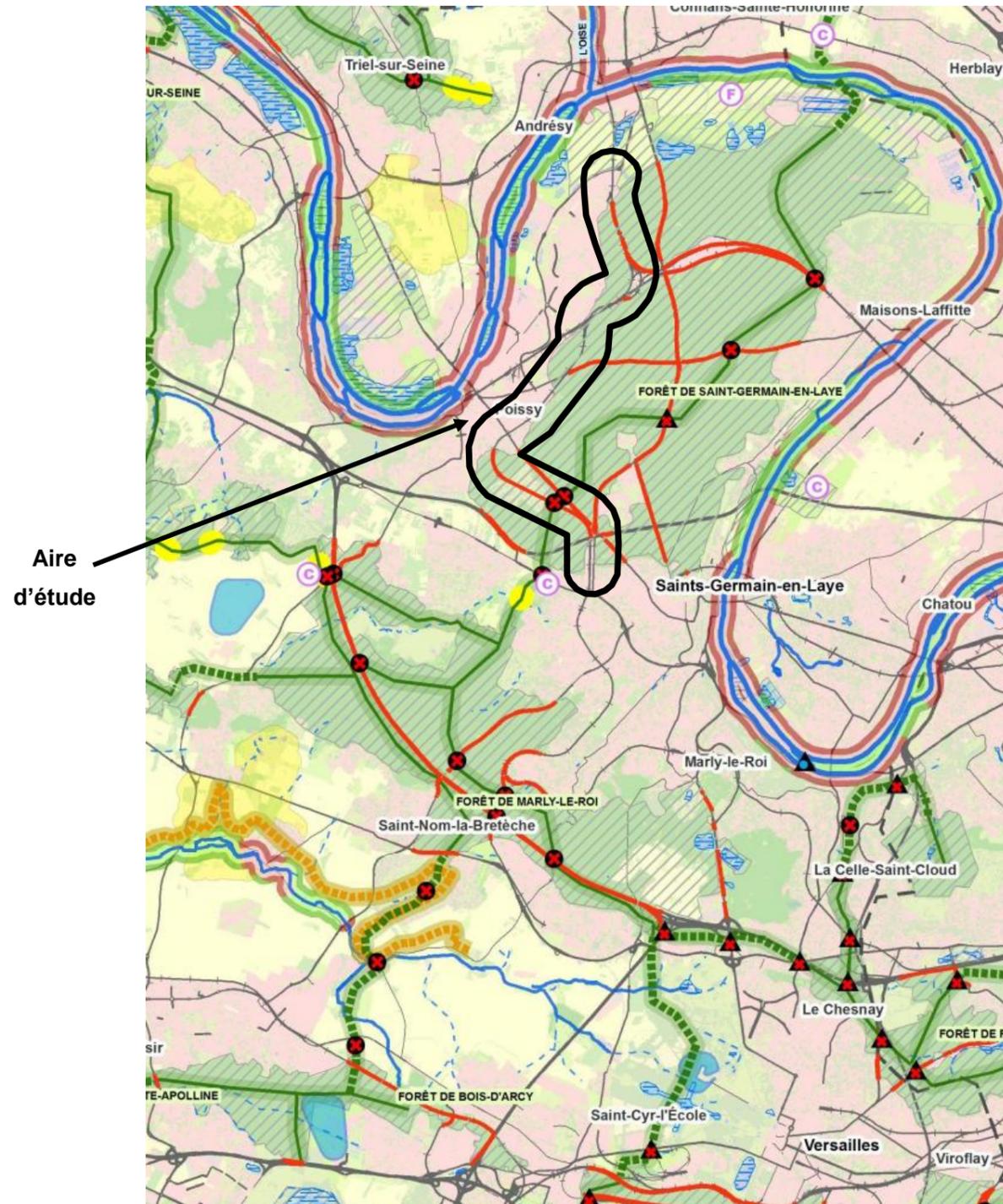


Figure 8 : Extrait de la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame Verte et Bleue de la Région Ile-de-France

Source : DRIEE

9. 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.

Les documents d'urbanisme communaux, représentés par les Plan Locaux d'Urbanisme devront faire l'objet d'une mise en compatibilité, conformément à la législation en vigueur. Les dossiers de mise en compatibilité sont présentés en pièce I du dossier d'enquête publique.

Le projet fait également partie des projets identifiés et prioritaires 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.

Il devra, comme tout projet d'aménagement être compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestions des Eaux en vigueur.

Le projet par le biais de l'étude écologique prend en compte les objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue identifiés dans le SRCE.