

Tram



PROLONGEMENT
Saint-Germain >>> Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

COMPLEMENTAIRE

Pièce I (*Actualisée*)

Dossier de mise en compatibilité des PLU

Rappel des mises en compatibilité des PLU menées dans le cadre de l'enquête publique initiale du projet Tram 13 express (anciennement Tangentielle Ouest) phase 2 de 2014

Lorsqu'il est nécessaire de réaliser des adaptations ponctuelles des documents d'urbanisme, en cas d'incompatibilité des projets avec les documents d'urbanisme, et lorsque la nature des impacts de l'opération le permet, la loi prévoit une procédure spécifique permettant de procéder à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme simultanément à la déclaration d'utilité publique d'une opération d'infrastructure.

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 réglementaire :

- 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.

Les impacts en terme de mise en compatibilité des PLU sont les suivants :

	Enquête publique initiale	Enquête publique complémentaire
Poissy	- Rapport de présentation - PADD - Article 2 zonages UCa + UP	Malgré le changement du tracé, les besoins réglementaires sont les mêmes. Pas de modification du dossier porté à l'enquête publique en 2014.
Saint-Germain-en-Laye	Levée de 5,2 hectares d'EBC sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye	Levée de 6,9 hectares d'EBC sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye (impacts du tracé initial de 5,2 hectares + 1,7 ha complémentaires liés à l'insertion des débranchements nord et sud).
Achères	- Rapport de présentation - PADD - Article 2 zonages UW et UY	Le tracé n'est pas modifié sur cette commune. Pas de modification du dossier porté à l'enquête publique en 2014.

Tram



PROLONGEMENT
Saint-Germain >>> Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

COMPLEMENTAIRE

Pièce I *(Actualisée)*

Mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye

**SOMMAIRE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE**

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE.....	73
1. Préambule	74
2. Description générale du projet.....	77
2.1. Les objectifs du projet	77
2.2. Caractéristiques principales du projet.....	78
2.3. Carte de synthèse du projet.....	85
3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme	86
3.1. Compatibilité avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF).....	86
3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye	88
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité	94
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE	95
1. Tableau de superficie des espaces boisés classés : page 260 du rapport de présentation après mise en compatibilité	96
2. Plan de zonage avant et après mise en compatibilité	97

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

1. PREAMBULE

➤ Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme destiné à définir plus simplement la destination générale des sols que ne le fait le plan d'occupation des sols (POS). Depuis le vote de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) par le Parlement le 13 décembre 2000, le PLU remplace le POS. Il définit les règles indiquant quelles formes doivent prendre les constructions, quelles zones doivent rester naturelles, quelles zones sont réservées pour les constructions futures, etc. Il doit notamment exposer clairement le projet global d'urbanisme ou PADD qui résume les intentions générales de la collectivité quant à l'évolution de l'agglomération.

➤ Tram-train

Le tram-train est un véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en ville et sur le Réseau Ferroviaire National.

Le présent dossier concerne la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Germain-en-Laye pour permettre l'insertion du Tram 13 express.

Tangentielle Ouest devient Tram 13 express

Le STIF mène une démarche visant à simplifier et à harmoniser la dénomination des modes de transports franciliens. Les anciennes tangentielles s'inscrivent dans la continuité des tramways. Le qualificatif « express » permet de distinguer les tramways ayant la particularité de pouvoir circuler sur des voies ferrées avec des vitesses élevées aussi bien qu'en milieu urbain comme un tramway classique, les trams-trains. La Tangentielle Ouest devient donc le Tram 13 express, aux côtés du Tram 11 express (Epinay-le Bourget) et du Tram 12 express (Massy-Evry).

Le projet anciennement dénommé Tangentielle Ouest phase 2 est donc renommé Tram 13 express Saint-Germain - Achères ou Tram 13 express phase 2 dans l'ensemble du présent dossier.

Cette procédure de mise en compatibilité est menée dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet Tram 13 express de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville dans le département des Yvelines.

En effet, l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme stipule que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...] 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.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une **enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement** par l'autorité administrative compétente de l'Etat lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. Dans le cas du projet Tram 13 express phase 2, les trois communes sont concernées par une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

A noter qu'en vertu de l'article L. 153-56 du Code de l'urbanisme : « Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, [...] le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. ».

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat [...]. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte, des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvée par la déclaration d'utilité publique.

L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec le projet Tram 13 express de Saint-Germain Grande Ceinture dans le département des Yvelines.

Les plans de zonage concernés par les emprises du projet doivent être adaptés afin de réduire l'espace boisé classé et permettre la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance).

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye s'avère nécessaire en application de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme.

Conformément à l'article R. 104-8 du Code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion [...] de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le cas échéant le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme sera complétée en conséquence.

Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de Tram 13 express entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.

Une étude d'impact est jointe à ce dossier (pièce F). Elle précise dans sa partie 4, les effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs.

➤ Rappel du programme de Tram 13 express

Le programme du Tram 13 express, tel que présenté dans le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER, se décompose en deux phases :

- **phase 1** : mise en service d'une ligne de tram-train entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER. La Grande Ceinture Ouest est prolongée en réutilisant une partie des infrastructures existantes de la Grande Ceinture. Une extension en mode tramway est réalisée de Saint-Germain Grande Ceinture (GC) à Saint-Germain RER, via le Camp des Loges.

- **phase 2** : prolongement de la ligne de Saint-Germain Grande Ceinture vers Achères. L'infrastructure de la Grande Ceinture est réutilisée de Saint-Germain GC jusqu'au sud de Poissy. Une plate-forme nouvelle de type tramway est ensuite aménagée dans la zone urbaine de Poissy. Elle emprunte la rue de la Bruyère et la RD 190 puis longe les voies du Groupe V du réseau Saint-Lazare qu'elle franchit via le pont de la Grande Ceinture existant. Au nord, le tracé est contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne L du Transilien et trouve son terminus à Achères Ville.

➤ Grande Ceinture ferroviaire (GC)

La ligne de la grande ceinture de Paris dite Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer française formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres en moyenne du boulevard périphérique. Sa construction fut décidée vers la fin du XIXe siècle pour assurer l'interconnexion des lignes radiales reliant la capitale à la province et soulager la ligne de la Petite Ceinture créée précédemment.

➤ La Grande Ceinture Ouest (GCO)

Longue de 9 km, la Grande Ceinture Ouest relie aujourd'hui Saint-Germain-en-Laye (gare de Grande Ceinture) à Noisy-le-Roi, en desservant 5 villes: Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi.

Son extension apparaît nécessaire pour donner à cette liaison une fonction réelle de tangentielle régionale, en augmentant le maillage de la liaison au réseau ferré régional (RER A au Nord et RER C au Sud, lignes Transilien U et N ainsi que le futur RER E à Poissy) et en élargissant la zone de chalandise de la ligne.

2. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Une description détaillée des caractéristiques du projet est présentée dans la partie 1 de l'étude d'impact, « description du projet » et « les caractéristiques des ouvrages les plus importants » sont présentées en pièce D du présent dossier d'enquête publique. Par ailleurs, les planches d'insertion du tracé alternatif du Tram 13 express Phase 2 sont présentes en annexe du présent dossier d'enquête publique (pièce J).

2.1. Les objectifs du projet

Afin de répondre au déficit structurel du réseau ferroviaire d'Ile-de-France pour les liaisons banlieue à banlieue, le développement des liaisons structurantes de rocade ferrée de type tram-train a été inscrit au SDRIF.

Le projet Tram 13 express s'inscrit dans cette optique en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Ile-de-France.

L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade dans le respect du contexte environnemental (utilisation d'une énergie électrique peu émissive en gaz à effet de serre par rapport au véhicule particulier). En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de rocade, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

Le projet de Tram 13 express répond donc aux objectifs généraux suivants :

- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux

Le diagnostic du territoire concerné par le projet a mis en évidence trois pôles de vie générateurs de la majorité des déplacements que sont :

- le pôle au Nord, regroupant Saint-Germain-en-Laye, Poissy et dans une moindre mesure Achères ;
- le pôle Médian regroupant, l'Etang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly ;
- le pôle au sud regroupant Versailles/Saint-Cyr-l'Ecole.

Le prolongement de la GCO permettra de favoriser l'utilisation des transports en commun en répondant efficacement aux besoins de déplacements Nord/Sud.

- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun

Le projet de prolongement de la Grande Ceinture Ouest permet d'assurer des correspondances efficaces avec le réseau ferré francilien existant, à savoir :

- Le RER A à Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères
- Le RER C à Saint-Cyr-l'Ecole,
- la ligne SNCF Transilien J à Poissy, qui sera remplacée par le prolongement du RER E à l'ouest à sa mise en service,
- la ligne SNCF Transilien L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères,
- la ligne SNCF Transilien N à Saint-Cyr-l'Ecole
- la ligne SNCF Transilien U à Saint-Cyr-l'Ecole

- Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités

Les déplacements en transport en commun depuis et vers les pôles d'activités majeurs tels que Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise ou encore Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères depuis la zone d'étude sont peu efficaces et nécessitent souvent de transiter par Paris.

Le projet permettra d'une part de faciliter les déplacements vers les pôles d'activités d'importance et d'autre part de les relier entre eux.

- Objectifs relatifs au milieu urbain de Poissy

Le tracé par Poissy s'inscrit dans les objectifs précédents, en confortant le maillage au réseau de transports en commun par la desserte du pôle de Poissy RER, et en renforçant la desserte des populations et emplois à Poissy. L'insertion urbaine du Tram 13 express dans Poissy vise par ailleurs les objectifs suivants :

- Assurer une correspondance optimale et de qualité entre le Tram 13 express et le pôle de Poissy RER ;
- Assurer un temps de parcours rapide et attractif sur la ligne Tram 13 express (notamment par rapport à la voiture) tout en assurant une desserte optimale des secteurs denses de Poissy (centre-ville, future ZAC Rouget de Lisle, quartier St Exupéry) ;
- Réduire et optimiser au maximum les impacts sur les tissus urbains (foncier et bâti) et le fonctionnement urbain (circulation, stationnement, accessibilité riverains, ...) ;
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains grâce à une insertion urbaine soignée, favorisant les modes doux et en prévoyant des itinéraires cyclables ;
- Accompagner l'évolution du territoire de Poissy et ses projets de développement urbain, en particulier la ZAC Rouget de Lisle ;
- Réduire et optimiser au maximum les impacts sur l'environnement et en particulier sur la forêt de Saint Germain en Laye ;
- Simplifier les zones de transition entre les sections en mode « train » et en mode « tramway ».

2.2. Caractéristiques principales du projet

➤ Site de maintenance et de remisage

Le site de maintenance et de remisage a pour fonctions principales le nettoyage, intérieur et extérieur des rames, la maintenance préventive et corrective, ainsi que le garage des rames en fin de service.

➤ Centre de Maintenance Urbain

Le Centre Maintenance Urbain a pour vocation l'entretien de l'ensemble des infrastructures de la séquence tramway (voies ferrées notamment) de manière à assurer une exploitation fiable et pérenne de la ligne Tram 13 express.

La deuxième phase du projet Tram 13 express consiste à prolonger la ligne depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville RER.

Le projet s'inscrit intégralement dans le département des Yvelines et dessert, du nord au sud, les communes d'Achères, Poissy et Saint-Germain-en Laye.

Le Tram 13 express permettra ainsi d'une part de faciliter les déplacements vers les pôles d'importance du territoire et d'autre part de les relier entre eux. Il assure également un rabattement et des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales vers Paris.

Le prolongement du Tram 13 express présente une longueur totale de **10,5 km** et desservira **quatre nouvelles stations** (Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC et Achères Ville RER). Il réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) actuellement non ouvertes à la circulation commerciale, et se prolonge via des infrastructures nouvelles de tramway pour assurer les connexions avec les gares de Poissy RER et Achères-Ville RER. Le tracé se décompose en trois séquences :

- **La séquence « RFN » ou « Train »** qui réutilise les infrastructures existantes du Réseau Ferré National (RFN) entre Saint-Germain Grande Ceinture et le sud de Poissy en les réaménageant pour les rendre compatibles avec une offre de service performante ;
- **la « zone de transition »**, insérée le long des voies existantes de la Grande Ceinture entre le Nord du Golf de Saint-Germain-en-Laye et l'avenue Fernand Lefebvre, qui permet notamment le passage du « mode train » au « mode tramway » ;
- **la séquence « tramway »**, du sud de Poissy à Achères Ville RER en empruntant des infrastructures nouvelles de type tramway, et en réutilisant les ouvrages de la Grande Ceinture (section RFN d'environ 800m exploité en mode tramway) pour franchir le réseau SNCF du groupe V (réseau Paris Saint-Lazare – Mantes la Jolie) dans le secteur du Chêne Feuillu.

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) est implanté à Versailles Matelots, et réalisé dans le cadre de la phase 1. En phase 2, des travaux complémentaires sont réalisés au SMR et consistent à implanter trois voies de remisage supplémentaires dont les emprises sont déjà réservées. Ces travaux n'entraînent pas de modifications des bâtiments ni des aménagements d'insertion paysagère du site.

Le Centre de Maintenance Urbain est implanté à Poissy le long des voies ferrées entre la rue du Piquenard et l'avenue de Pontoise (RD30).

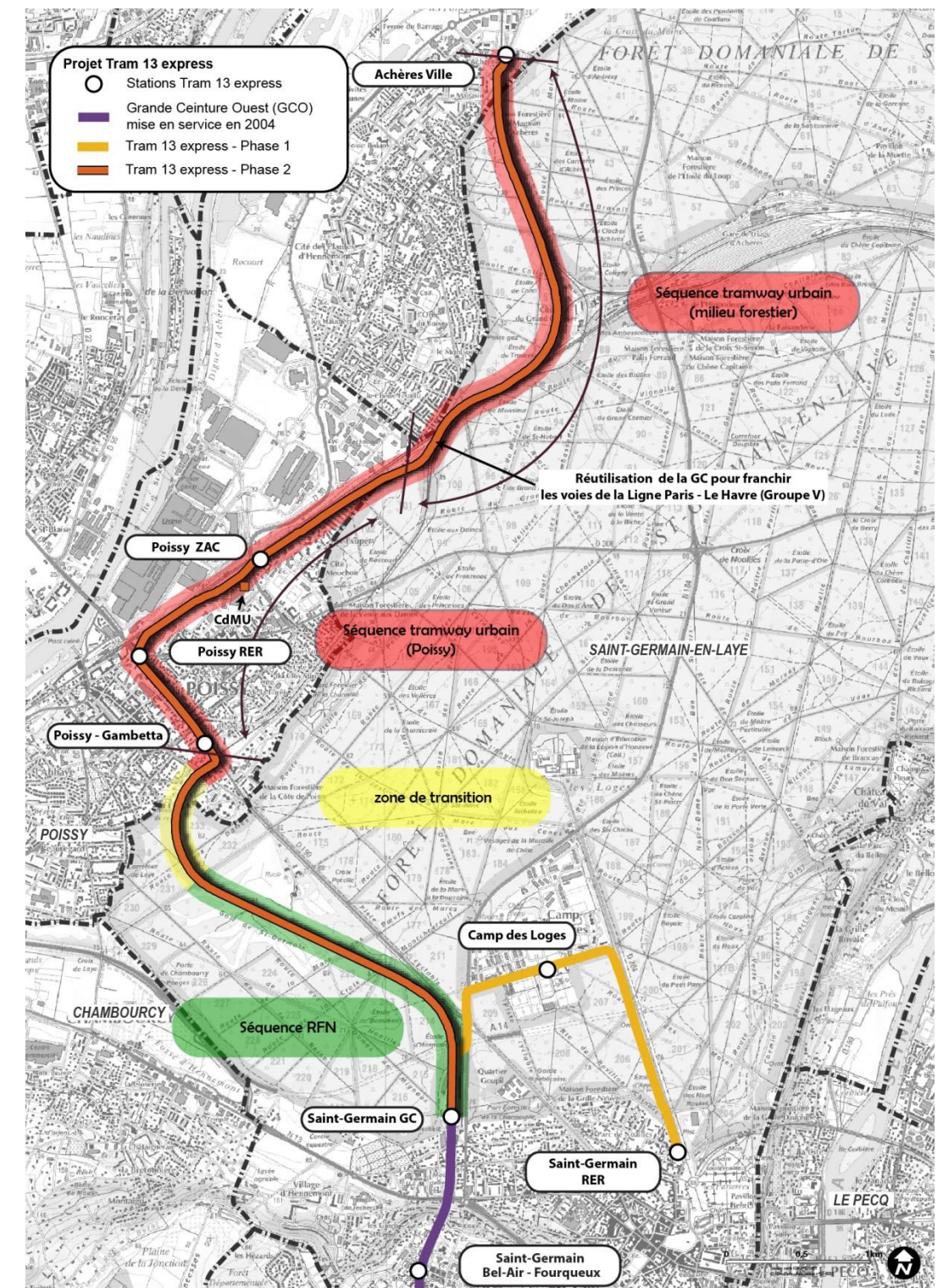


Figure 1 : Aménagement global du Tram express 13 Phase 2

Source : STIF, EDEIS, 2016

2.2.1. Rappel du périmètre modifié par rapport au tracé présenté à l'enquête publique de 2014

➤ **Mesure conservatoire**

Mesures et travaux anticipés pour préserver et faciliter la mise en œuvre ultérieure d'un projet d'infrastructure présentant une interface directe avec le Tram 13 express.

Le tracé urbain par Poissy se différencie du tracé initial présenté à l'enquête publique en 2014 sur la section comprise entre le pont des Volières en sortie du golf de Saint-Germain-en-Laye (zone de transition) et le franchissement de la Ligne Paris – Le Havre (Groupe V) au droit du lieu-dit Chêne-feuillu (voir carte ci-dessous).

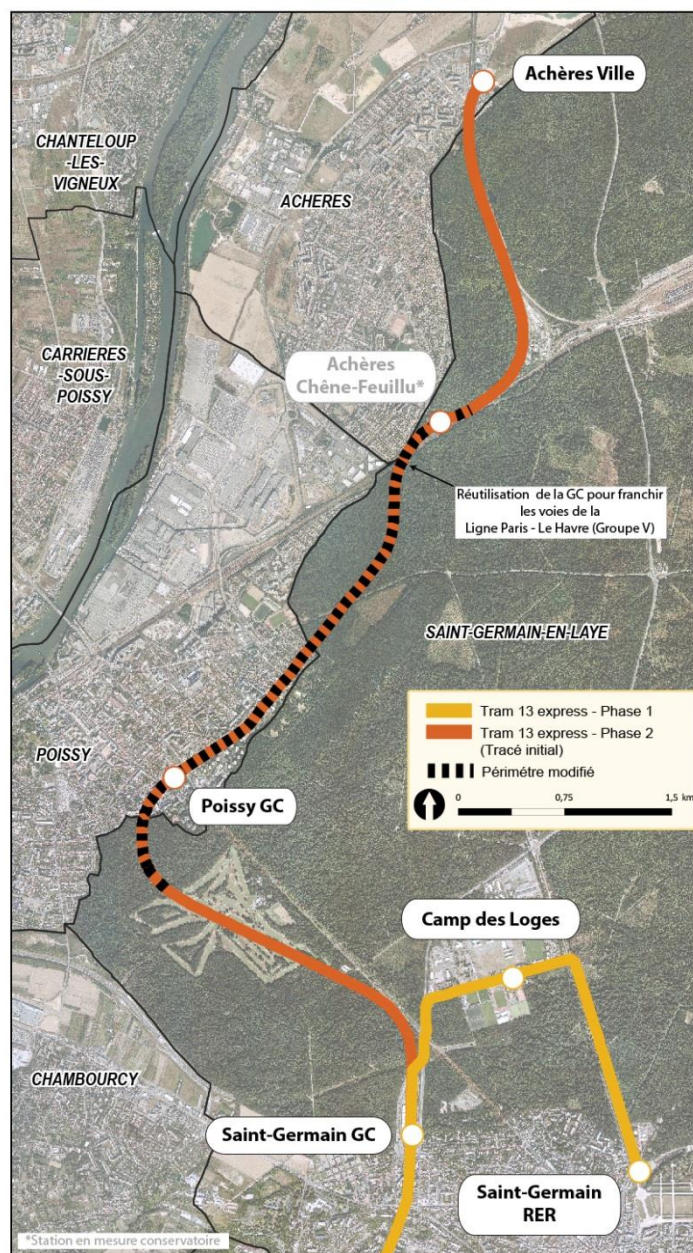


Figure 2 : Tracé présenté à l'enquête publique de 2014

Source : STIF, EDEIS, 2016

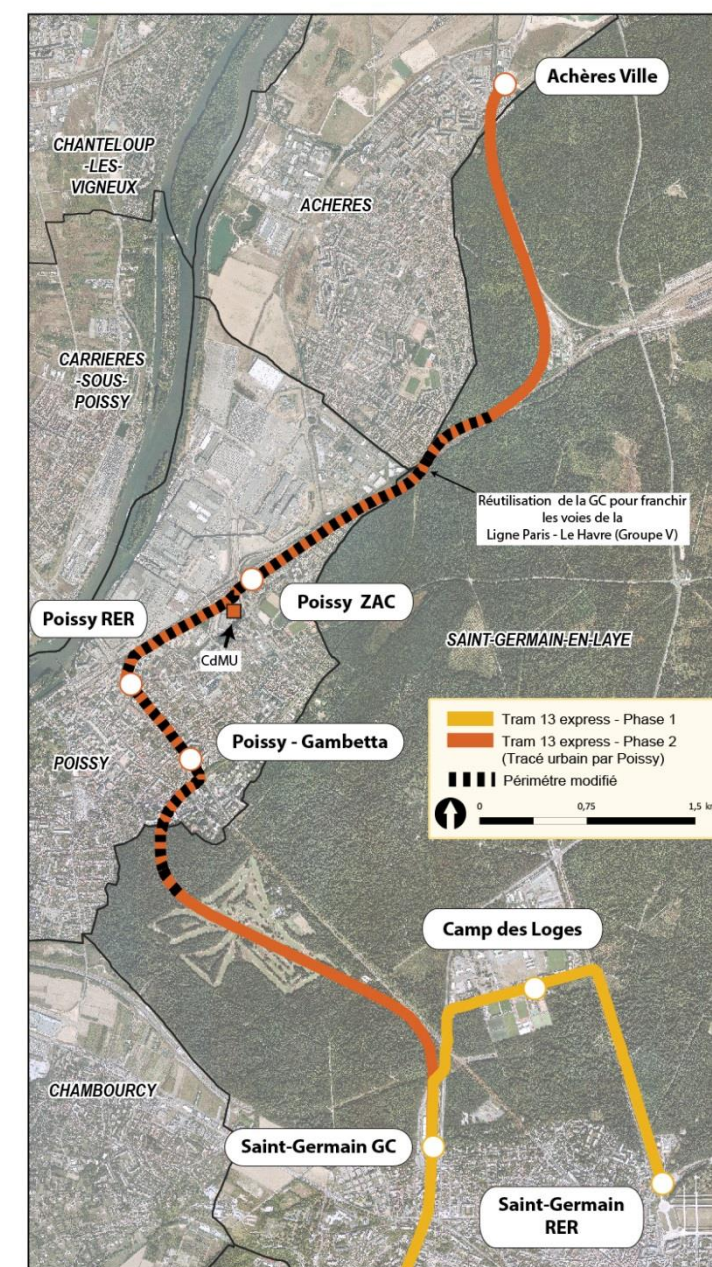


Figure 3 : Tracé urbain par Poissy

Source : STIF, EDEIS, 2016

2.2.2. Présentation synthétique de l'insertion

- **Réutilisation de la Grande Ceinture au sud de Poissy :**

Le prolongement du Tram 13 express Phase 2 démarre au sud à la gare de Saint-Germain GC, point de jonction entre les branches Saint-Germain GC / Saint-Germain RER et Saint-Germain GC / Achères Ville RER.

Le Tram 13 express Phase 2 emprunte la Grande Ceinture jusqu'à la zone de transition au Sud de Poissy. Sur cette portion, le Tram 13 express Phase 2 traverse le golf de Saint-Germain-en-Laye. Les passages à niveau existants du golf seront restitués via des passages souterrains (pour restituer les passages à niveau 10.4 et 10.5) ainsi que par les ponts routes de la Mare-aux-Bœufs et des Volières (pour restituer le passage à niveau 10.2 et les cheminements pour les engins d'entretien du golf).

Au sud de Poissy, le Tram 13 express franchit alors la zone de transition lui permettant de passer du « mode train » au « mode tramway ».

- **Insertion dans le secteur urbain de Poissy :**

Au sud de Poissy, à la sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, le Tram 13 express longe la Grande Ceinture par le sud, et rejoint via une rampe la rue de la Bruyère.

Il emprunte ensuite le passage sous les voies ferrées pour s'insérer sur l'avenue de Versailles (RD190) en position latérale ouest. Le passage sous voies ferrées est élargi à l'est pour restituer les voies de circulation routière. Une première station, Poissy Gambetta, se situe au niveau du square Erard Prieur, qui fera l'objet d'un aménagement paysager en lien avec la station de tramway. A partir du boulevard Gambetta (RD190), le Tram 13 express s'insère en position axiale de manière à minimiser les impacts sur le tissu urbain.

Le boulevard Gambetta sera mis en zone 30 afin de permettre un apaisement général de la circulation et un partage sécurisé de la voirie entre les modes motorisés et modes actifs (cyclistes notamment).

Une deuxième station, Poissy RER, se situe au sud de la Place de l'Europe, permettant ainsi une correspondance avec le pôle multimodal de Poissy par le biais de cheminements aménagés, qui seront définis en cohérence avec le projet de restructuration du pôle de Poissy RER.

Le Tram 13 express franchit ensuite la place de l'Europe réaménagée en carrefour compact et plus urbain avec un système de priorité attribué au tramway dans le cycle des feux tricolores, et une requalification complète des espaces publics en vue de faciliter les cheminements en modes actifs.

Le long du boulevard de l'Europe, le Tram 13 express s'insère d'abord en position latérale sud jusqu'à la rue de la Faisanderie, puis passe en position latérale nord le long du réseau ferré existant jusqu'à la sortie de Poissy, en longeant successivement la ZAC Rouget de Lisle, la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland, et en passant sous l'ouvrage existant de la RD30. De la même manière que pour le boulevard Gambetta, la rue Adrienne Bolland est aménagée en zone 30.

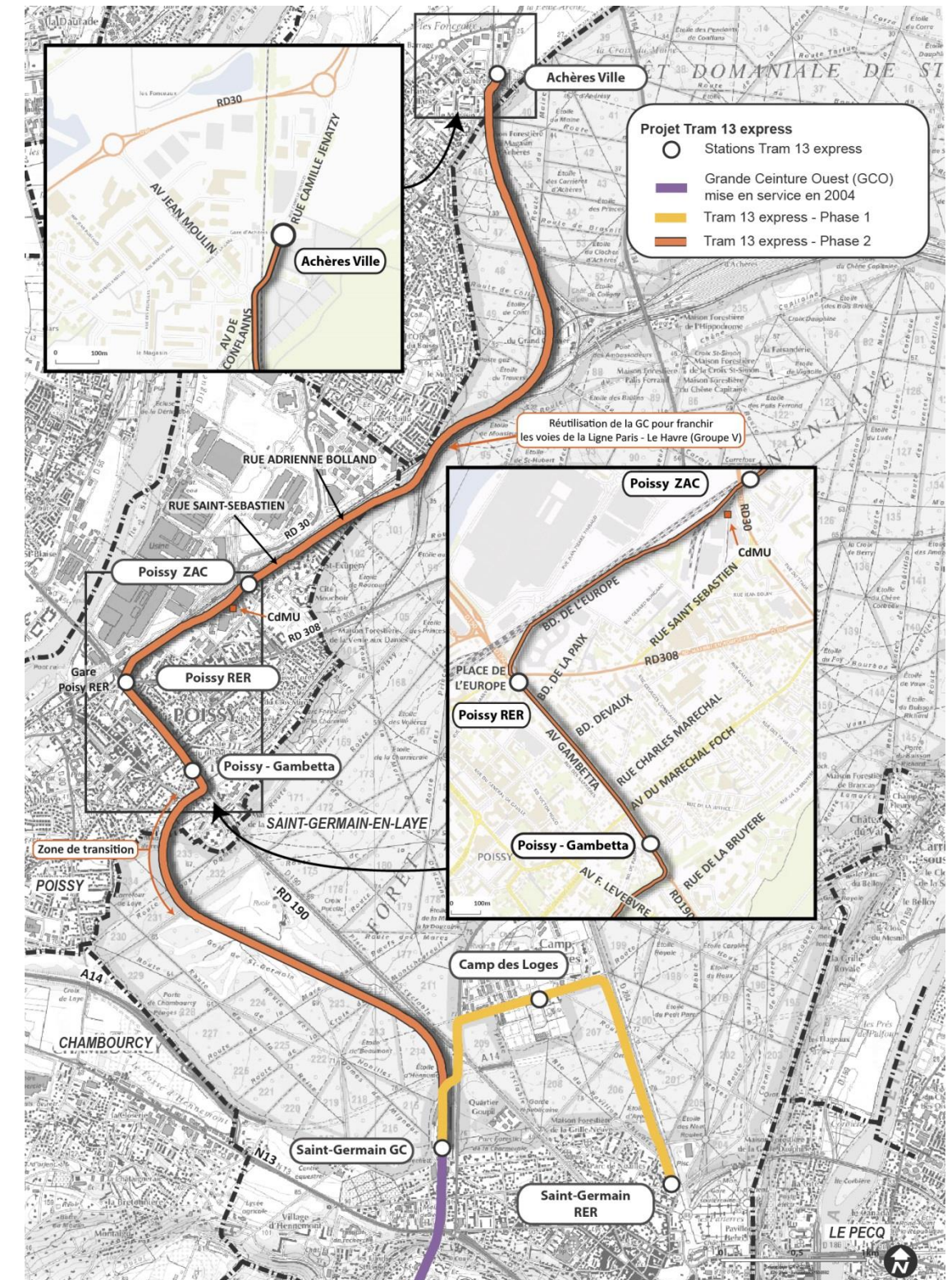


Figure 4 : Insertion du projet Tram 13 express Phase 2 dans le réseau routier

Source : STIF, EDEIS, 2016

Une troisième station, Poissy ZAC, située le long de la rue Saint-Sébastien et à proximité de la RD30 permet d'assurer la desserte du quartier Saint-Exupéry et du futur quartier Rouget de Lisle. A la sortie de la rue Adrienne Bolland, à l'extrémité du Clos Saint-Germain, le Tram 13 express se raccorde à la Grande Ceinture via une rampe afin de franchir le réseau ferré existant (Ligne Paris – Le Havre) dans le secteur dit du Chêne-Feuillu.

➤ Modes actifs ou modes doux

Ils désignent des modes de transport **actif**, non motorisés comme la marche, mais pouvant être mécanisés comme le vélo, les rollers, la planche à roulettes, les poussettes, etc. Outre leurs bénéfices pour la santé, ces modes dépourvus de motorisation ne consomment aucune énergie fossile et ne dégagent aucun polluant atmosphérique et aucun gaz à effet de serre.

- **Insertion dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye entre Poissy et Achères :**

Au nord du franchissement de la ligne Paris – Le Havre, le tracé rejoint Achères en empruntant une plateforme nouvelle de tramway créée dans le cadre du projet Tram 13 express phase 2. Cette dernière est contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne SNCF Transilien L. Le tracé suit en grande partie le nivellement des voies ferrées existantes, et franchit la route du Clocher d'Achères via un pont neuf créé dans le cadre du projet. A l'approche d'Achères, le tracé descend progressivement le long du talus ferroviaire en vue de s'insérer à niveau sur l'avenue de Conflans.

- **Insertion dans Achères :**

A Achères, le Tram 13 express s'insère latéralement à l'est de l'avenue de Conflans puis passe sous les voies ferrées du RER A par le biais du pont-rail élargi. Pour des raisons de sécurité, le giratoire existant devra être décalé (au moins à 15 mètres de la plateforme tramway). Le tracé s'insère ensuite latéralement à l'ouest de la rue Camille Jenatzy, et la station-terminus s'insère au niveau du parvis est de la gare d'Achères Ville RER.

2.2.3. Aménagements pour les modes actifs :

Tout au long des sections du tramway insérées sur voirie, le projet prévoit l'aménagement d'itinéraires cyclables (pistes ou bandes cyclables, zone 30), et de stationnements vélos auprès de chacune des stations.

Ces aménagements cyclables complètent ceux déjà présents (notamment au sud du carrefour RD190/rue de la Bruyère ainsi que dans Poissy), et visent à assurer des itinéraires le plus continu possible. Les aménagements prévus dans le cadre du Tram 13 express Phase 2 permettront ainsi de relier le centre-ville de Poissy aux pistes cyclables en direction de la forêt de Saint-Germain en Laye et plus au nord, aux aménagements de la RD30.

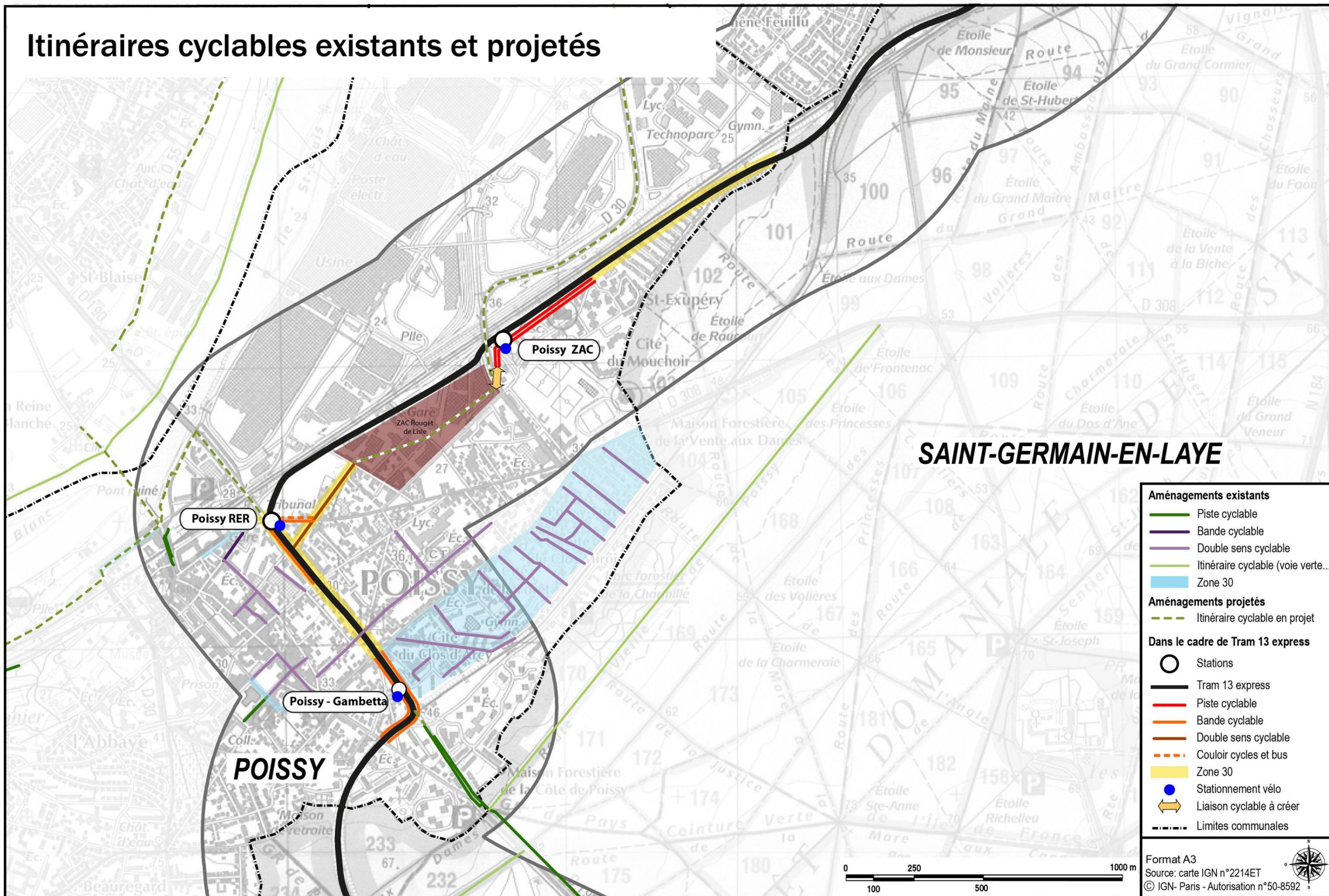
L'aménagement d'itinéraires cyclables sur la RD190 permet aussi de renforcer, voire créer des liaisons entre les pôles attractifs du territoire. Les nouvelles infrastructures cyclables faciliteront notamment les liaisons avec le secteur de la boucle de Chanteloup (Carrières-sous-Poissy), et seront complétés à termes par des projets complémentaires (pôle de Poissy, passerelle modes doux franchissant la Seine, ...).

Concernant l'intermodalité au droit de la Place de l'Europe et du pôle gare de Poissy, les aménagements seront à mettre en cohérence avec le projet de pôle afin d'assurer un bon accès au pôle pour les cycles.

Le maillage des itinéraires cyclables réalisés par le projet Tram 13 express (RD190, boulevards Robespierre et de la Paix, rues Saint-Sébastien et Adrienne Bolland) avec la coulée verte de la ZAC Rouget de Lisle permet de développer une liaison douce entre le nord de Poissy et le centre-ville.

A Achères, la rue Camille Jenatzy sera aménagée en zone 30 de manière à apaiser la circulation permettant ainsi aux cycles de s'insérer en sécurité. Cet aménagement se raccordera à l'est aux aménagements cyclables prévus dans le cadre de la ZAC Petite Arche, et à l'ouest aux aménagements cyclables existants le long de l'avenue de Conflans et du Mail de la gare.

Itinéraires cyclables existants et projetés



2.2.4. Offre de transport et exploitation

2.2.4.1. Offre de transport

Le tableau ci-dessous résume les principales caractéristiques de l'offre de transport du Tram 13 express à l'horizon de la phase 2. Cette offre pourra évoluer postérieurement à la mise en service en fonction de l'évolution de la fréquentation.

Caractéristiques	Tronc commun : Saint-Cyr RER / Saint-Germain GC	Saint-Cyr RER / Achères-Ville : Branche Saint-Germain GC / Achères Ville RER	Saint-Cyr RER / Saint-Germain RER : Branche Saint-Germain GC / Saint-Germain RER
Longueur	15	25,5 km (Tronc commun + 10,5 km)	18,6 km (Tronc commun + 3,7 km)
Nombre de stations	9 (hors station Allée Royale de Villepreux prévue à plus long terme)	4	2
Correspondances	Saint-Cyr RER : RER A et C Ligne SNCF Transilien U et N Saint-Nom-la-Bretèche : Ligne SNCF Transilien L	Poissy RER : RER A Ligne SNCF Transilien J (remplacée à terme par le RER E prolongé à l'ouest) Achères Ville RER : RER A Ligne SNCF Transilien L	Saint-Germain RER : RER A
Fréquence et amplitude			
Semaine et samedis (HP/HC)*	Heure de pointe 5 min / 15 min	10 min / 30 min	
Dimanche et jours fériés (HP/HC)*	15 min / 15 min	30 min / 30 min	
Temps de parcours		37 min environ	30 min environ
Vitesse commerciale		41 km/h environ	39 km /h environ
Matériel roulant	Citadis Dualis		
Fréquentation attendue (JOB)		24 000	14 000

*HP : Heure de Pointe/ HC : Heure Creuse

La figure ci-dessous schématise la fréquence prévisionnelle de desserte du Tram 13 express.

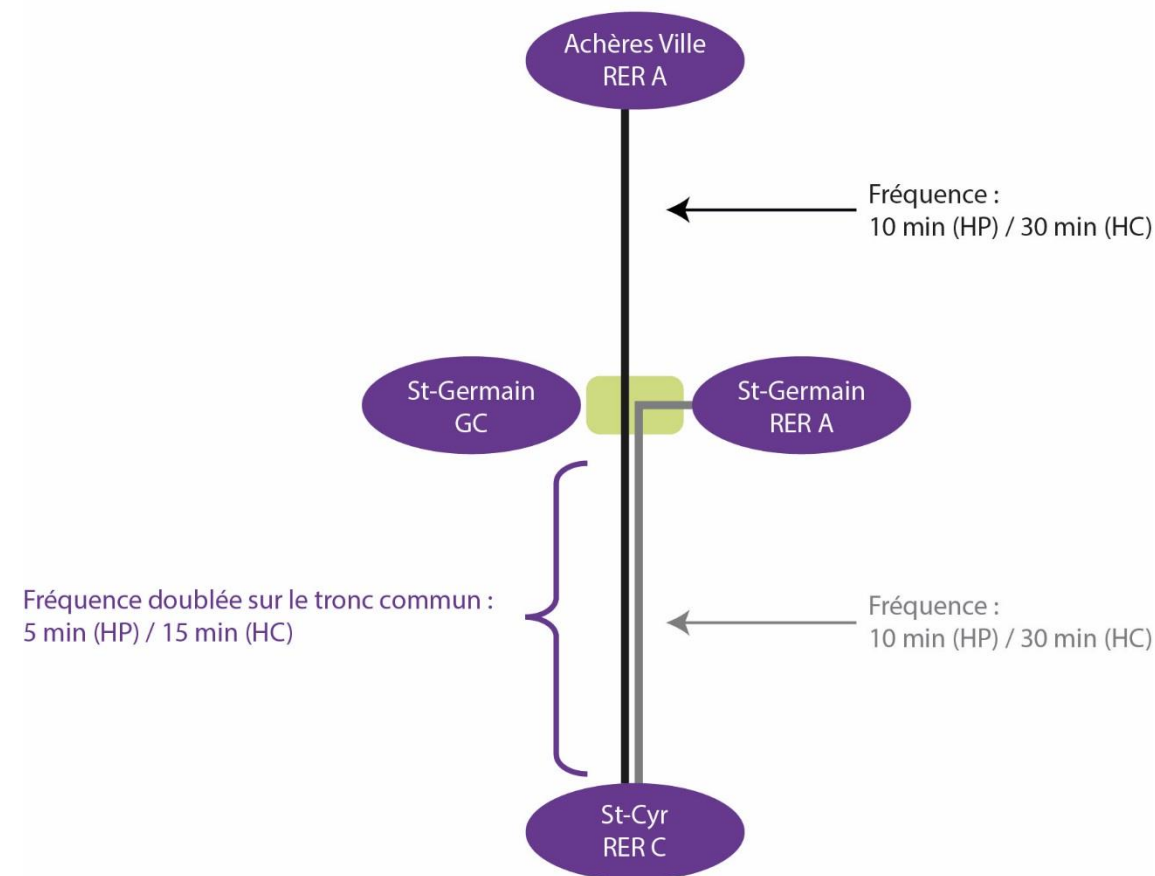


Figure 6 : Fréquence prévisionnelle offerte par tronçon

Source : STIF

2.2.4.1. Exploitation

➤ **Block Automatique Lumineux (BAL)**

Le block automatique lumineux (BAL) est un système de signalisation ferroviaire automatique utilisé en France pour assurer l'espacement des trains circulant sur une même voie.

➤ **contrôle de Vitesse par Balise (KVB)**

Le KVB, ou contrôle de vitesse par balises (l'initiale « K » est utilisée à la place du « C » pour ne pas confondre contrôle avec commande), est un équipement de sécurité ferroviaire utilisé par la SNCF pour surveiller et maîtriser la vitesse des trains en temps réel.

Le Tram 13 express est exploité en mode ferroviaire sur le RFN, et en mode tramway sur les tronçons urbains.

Sur la séquence « train », de Saint-Germain GC à la zone de transition au sud de Poissy, le tram-train circule comme un **train classique**, sur la voie de gauche, sur la base d'une conduite sur signaux jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. Les signaux utilisés pour le cantonnement sur la GC seront à priori de type BAL (Block Automatique Lumineux). Les véhicules sont équipés du système de contrôle-commande KVB (contrôle de vitesse par balise). Ce système permet le déclenchement d'un arrêt d'urgence du véhicule dans le cas où le conducteur ne respecte pas les consignes de vitesse. La circulation s'effectue en emprises protégées par des clôtures. La section RFN est alimentée en 25 000 KV (tension alternative).

Sur la séquence « tramway » entre la zone de transition au sud de Poissy et Achères Ville RER, le tram-train circule à droite sur la base d'une conduite à vue où le conducteur adapte sa vitesse en fonction du milieu traversé et de sa visibilité. La vitesse maximale varie entre 50 et 70 km/h.

A noter qu'un tramway peut circuler jusqu'à 70km/h en conduite à vue : le conducteur doit adapter sa vitesse afin de couvrir les risques de collisions avec une autre rame ou avec l'environnement rencontré (tiers motorisés ou non, obstacles...). Pour circuler au-delà de 70km/h (avec une limite de 100km/h imposée par le matériel roulant) la conduite à vue n'est plus applicable. La plateforme doit alors être protégée par une clôture afin d'éviter toute intrusion sur la voie et une signalisation lumineuse type ferroviaire doit être mise en place. En ville, les rails sont noyés dans la chaussée, permettant sa traversée par les modes actifs, et ponctuellement par les véhicules routiers via un carrefour à feu. La séquence tramway est alimentée électriquement sous 750 V (tension continue).

La ligne du Tram 13 express sera dédiée aux circulations de tram-train.

Cependant, le caractère ferroviaire de la ligne de la Grande ceinture est conservé pour ne pas hypothéquer la possibilité de passage, à un horizon futur et indéterminé, d'autres véhicules que les tram-trains, à savoir d'autres trains de voyageurs, des trains de fret, ou des trains militaires, qui feront l'objet d'un projet indépendant du projet tram 13 express et d'une nouvelle enquête publique. Par ailleurs, pour permettre l'entretien de l'infrastructure des trains travaux pourront circuler périodiquement sur la ligne de la Grande-Ceinture.

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique contrairement aux gares. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer confort et sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens.

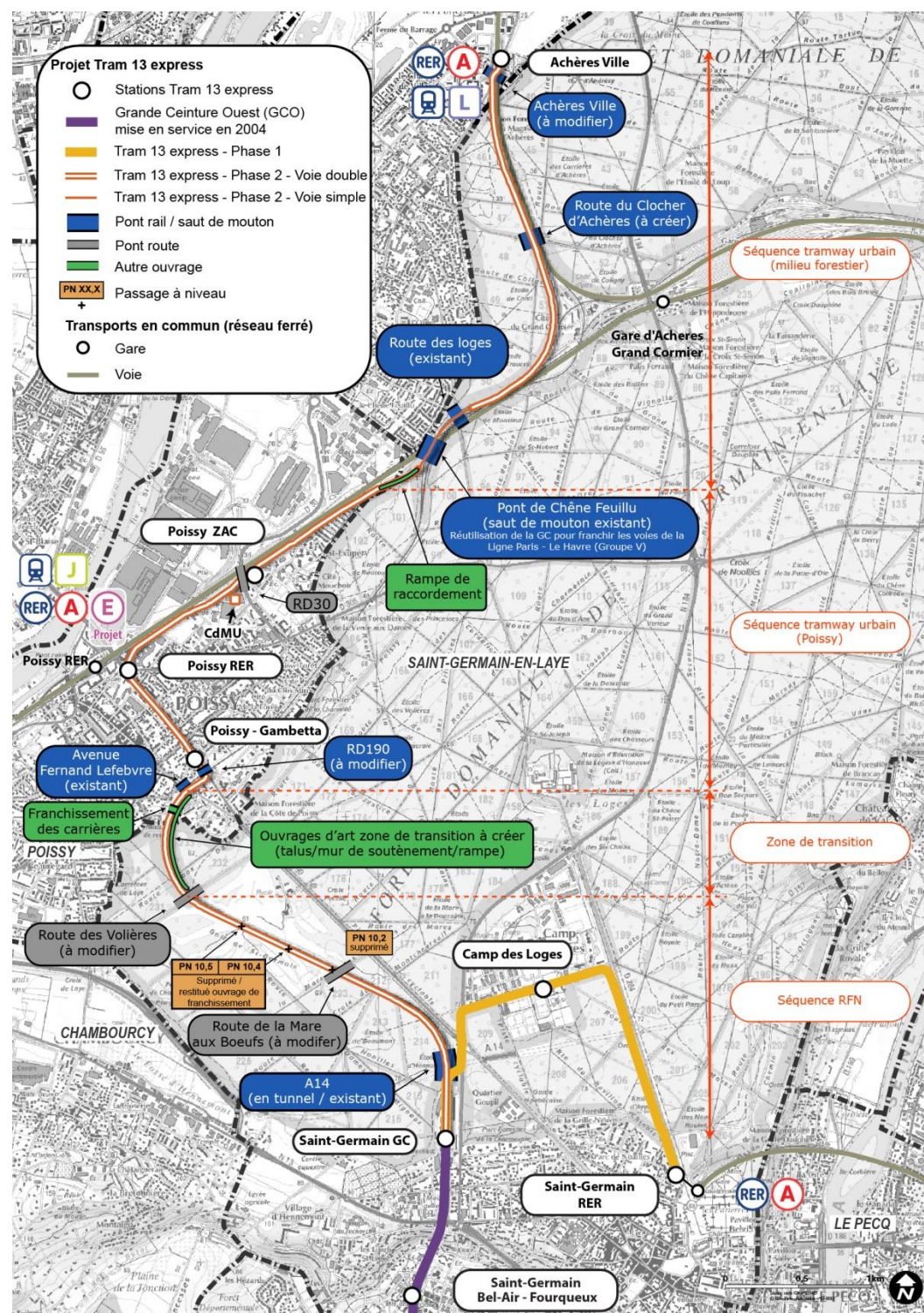
Toute la ligne est conforme aux exigences d'accessibilité, notamment celles permettant l'utilisation des tram-trains et des infrastructures par des personnes à mobilité réduite.

Le projet ne prévoit pas la création de nouveaux parc-relais mais entrainera une restructuration du réseau de bus. Il est, par ailleurs, porté une attention particulière à l'interface avec le projet du pôle multimodal de Poissy RER actuellement à l'étude (cheminement piéton jusqu'à la gare RER notamment, etc.).

2.3. Carte de synthèse du projet

Figure 7 : Carte de synthèse des aménagements du projet

Source : STIF, EDEIS, 2016



La carte ci-contre présente de manière synthétique les aménagements prévus pour le projet de Tram 13 express.

Dans les parties suivantes, il est fait une description générale des travaux puis une présentation des principales opérations en parcourant le projet du sud vers le nord.

3. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1. Compatibilité avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)

➤ Continuités écologiques au sens du SDRIF 2013

Sont considérés par le présent schéma comme continuités :

Les espaces de respiration (R), qui désignent une continuité large d'espaces agricoles, boisés ou naturels, entre les noyaux urbains. Ils assurent une fonction de coupure d'urbanisation essentielle dans la structuration de l'espace et le paysage;

Les continuités écologiques (E), qui désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ;

Les liaisons vertes (V), qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

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 due 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 DRIAFAF 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 DRIAFAF 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 de la TGO 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.

- **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 remplacée par le RER E à sa réalisation). Le projet est donc compatible avec le SDRIF.

3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye

3.2.1. Composition du PLU de Saint-Germain-en-Laye

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye a été approuvé le 18 octobre 2005. Le présent dossier de mise en compatibilité tient compte de la révision du PLU du 24 avril 2013 dans le cadre du projet Lisière Pereire (concernée par le projet Tram 13 express Phase 2) ainsi que la déclaration d'utilité publique liée au projet Tram 13 express phase 1 pris par arrêté préfectoral le 03 février 2014 et emportant de fait mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Cette mise en compatibilité prend également en compte la dernière modification approuvée par délibération du 24 septembre 2015. Ce document est composé des pièces suivantes :

1. Rapport de présentation
2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable
3. Les orientations d'aménagement par secteur
4. Règlement
5. Notice explicative des servitudes
6. Annexes sanitaires
7. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
8. Règlement municipal de publicité
9. Autre pièces

3.2.2. Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye mentionne le projet de Tangentielle Ouest et l'ouverture de la gare Chêne-Feuillu pages 77, 169, 175, 181 et 216.

La page 260 du rapport de présentation comprend un tableau récapitulatif présentant la superficie des espaces boisés classés sur la commune. Il sera nécessaire de le modifier (cf. chapitre 3.2.6 page suivante).

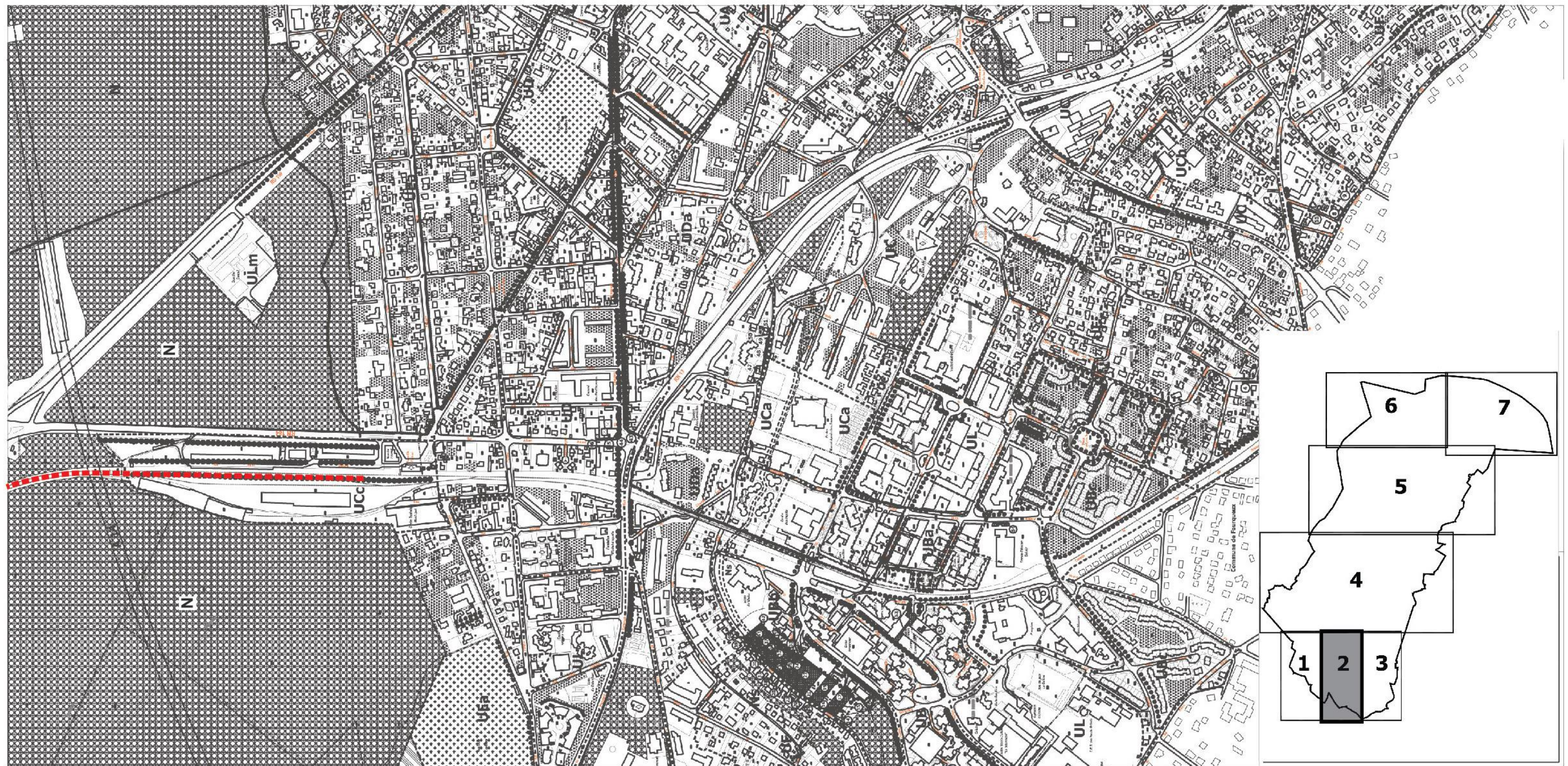
D'autre part, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) n'évoque pas explicitement le projet de Tangentielle Ouest phase 2, même si le projet de Tangentielle (phases 1 et 2) avec prolongement jusque vers Achères apparaît sur les plans des pages 7, 11, 14 et 17.

Le projet n'est pas mentionné dans les orientations d'aménagement par secteur.

Le projet apparaît compatible avec ces différentes pièces, sauf avec la page 260 du rapport de présentation.

3.2.3. Zonage réglementaire

Les planches concernées par l'emprise du projet de Tangentielle Ouest phase 2 sont les planches 2, 4, 5 et 6.



..... Tracé du projet Tram 13 express



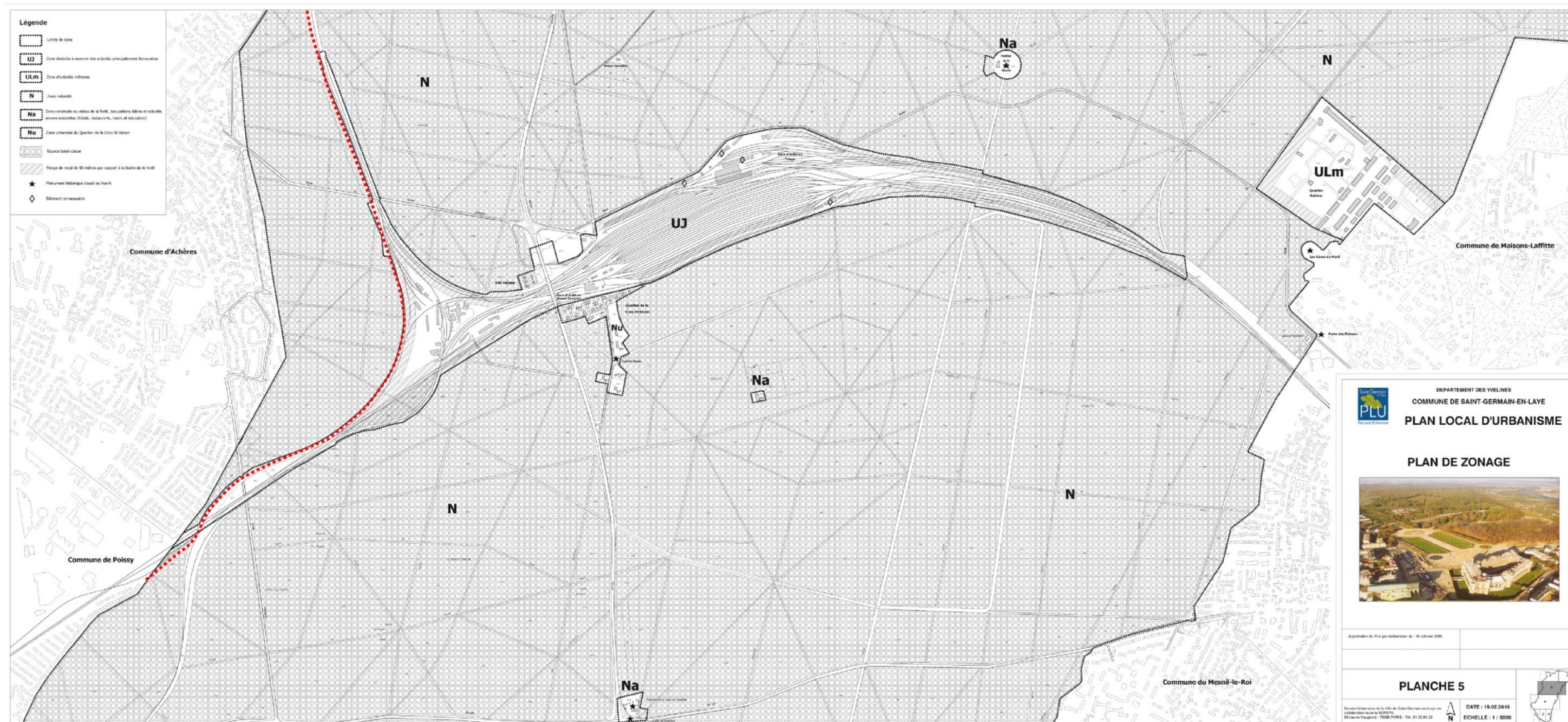
SITUATION DU PROJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (2-9)

SITUATION DU POJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 4)



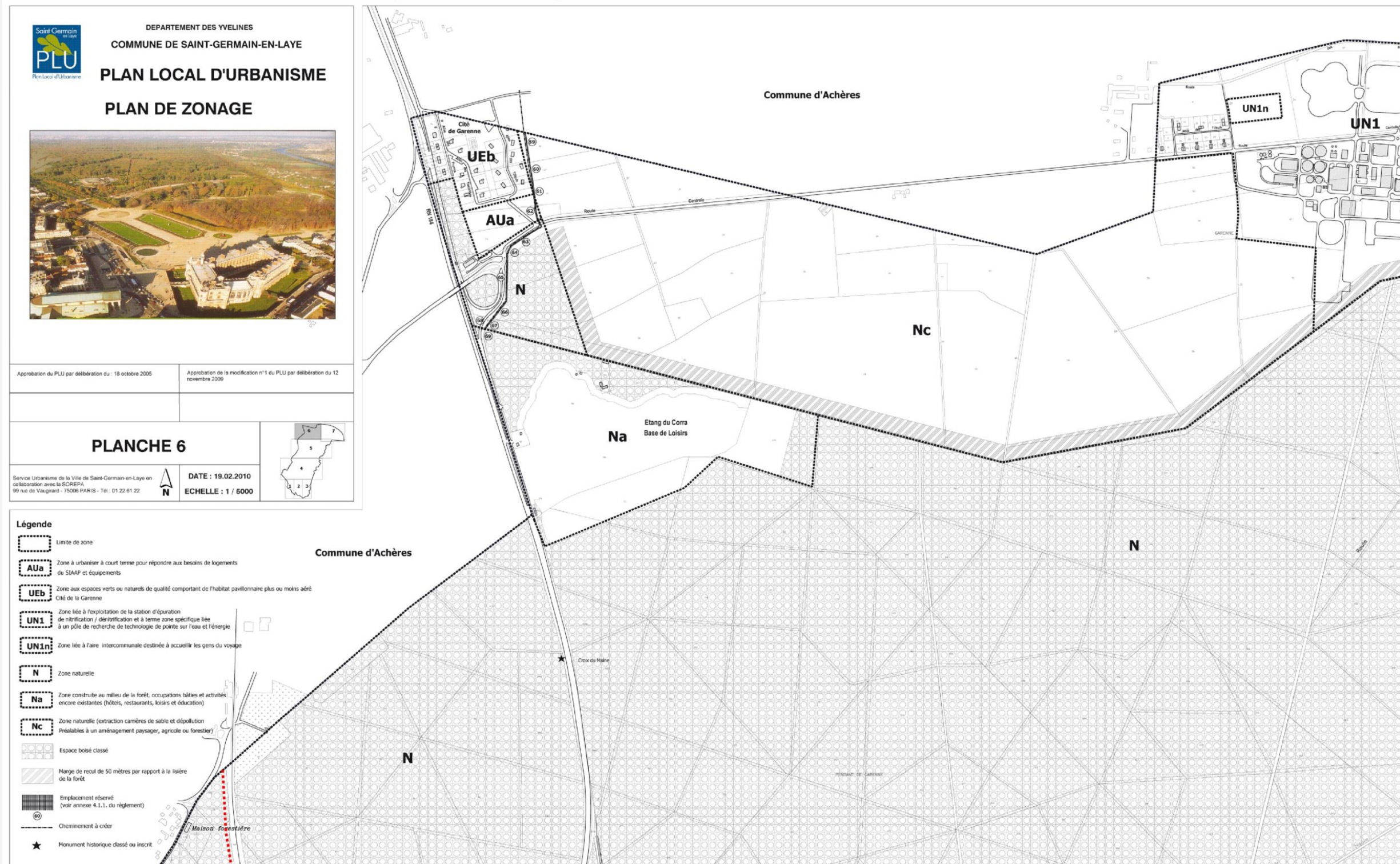
..... Tracé du projet Tram 13 express

SITUATION DU POJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 5)



..... Tracé du projet Tram 13 express

SITUATION DU POJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 6)



..... Tracé du projet Tram 13 express

3.2.4. Règlement

Les zonages du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye concernés par le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville **sont compatibles avec le projet de Tram 13 express phase 2**. Il s'agit des zonages UJ, UCc et N (sous zonage Na).

Le règlement des zones traversées est compatible avec le projet de Tram 13 express Phase 2.

3.2.5. Emplacements réservés

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme ne mentionnent pas d'emplacement réservé pour le projet de Tangentielle Ouest. En outre, aucun emplacement réservé pour un autre projet ne concerne les emprises du projet.

La liste des emplacements réservés actuelle reste donc compatible avec le projet de Tangentielle Ouest phase 2.

3.2.6. Espaces boisés classés

D'après l'article L. 113-11 du Code de l'Urbanisme :

« Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements. »

En complément, l'article précise :

« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye possède des espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

En outre, un tableau récapitulatif présentant la superficie des espaces boisés classés est inséré en page 260 du rapport de présentation.

Il est donc nécessaire de modifier le plan de zonage afin de déclasser une partie des espaces boisés classés (environ 6,9 ha), en zone N **et de modifier le tableau de la page 260** relatif à la superficie des espaces boisés classés en conséquence.

Il est à noter que le déclassement d'espaces boisés n'engendre pas nécessairement la suppression de la totalité des boisements visés. L'optimisation et l'approfondissement des études dans les phases ultérieures permettront de limiter les impacts sur la forêt. A la suite des travaux réalisés pour le projet, l'ensemble des espaces non nécessaires à l'exploitation de la ligne pourront être reclassés en EBC par la commune. »

3.2.7. Servitudes

Les servitudes se présentent comme des contraintes d'utilisation ou d'occupation de sols, affectant les terrains nus et bâtis, et liés à un immeuble, un droit de passage, une infrastructure, ou des réseaux divers. Elles prennent leur source juridique dans le Code Civil mais également dans le Code de l'Urbanisme, le Code Forestiers, le Code Rural, le Code de la Santé Publique qui ont créé d'autres servitudes.

Le tracé se situe dans le périmètre des servitudes suivantes :

- T1 : Servitudes relatives au chemin de fer (ligne Grande Ceinture) ;
- PT1 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques (zone de garde radioélectrique liée au centre radioélectrique de Saint-Germain-en-Laye) ;
- PT2 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles (faisceau aérien des Alluets-le-Roi à Saint-Germain-en-Laye ; faisceau hertzien des Houilles aux Alluets-le-Roi ; faisceau hertzien Paris / Brueil-en-Vexin) ;
- PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques (Artère FT) ;
- I3 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz ;
- I4 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques
- I6 : Servitudes relatives à l'exploitation du sous-sol (totalité de la commune) ;
- Périmètre délimitant les zones affectées ou susceptibles d'avoir été affectées par des travaux souterrains.
- AC1 : Servitude relative au périmètre de protection de la Croix pucelle

Ces servitudes ont été prises en compte dans la conception du projet.

Les servitudes affectant la zone d'étude sont compatibles avec le projet de la Tram 13 express Phase 2.

3.2.8. Mise en compatibilité

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye, il apparaît que certaines pièces nécessitent une modification pour être compatible avec le projet de Tangentielle Ouest phase 2. Ainsi il convient de :

- modifier le tableau relatif aux superficies des Espaces Boisés Classés (page 260 du rapport de présentation actuellement en vigueur),
- déclasser sur le plan de zonage les Espaces Boisés Classés au niveau des emprises nécessaires à la réalisation du projet.

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

3.2.9. Impact environnemental de la mise en compatibilité du PLU

La commune de Saint Germain en Laye a classé dans son Plan Local d'Urbanisme 3459 hectares de son territoire en espace boisé classé. Cette servitude recouvre en grande majorité la forêt de Saint Germain et son golf. Pour les besoins du projet Tram 13 express, il est nécessaire de lever **6,9 hectares d'EBC ce qui correspond à 0,20% de la surface total d'EBC sur la commune**. Le périmètre sur lequel l'EBC est levé pour le projet recouvre une diversité de milieux : une partie boisée de la forêt, des voies ferrées, des talus ferroviaires, ainsi que des espaces non boisés. Dans la conception du projet Tram 13 express, la démarche éviter, réduire, compenser a été menée, ce qui a conduit à limiter au maximum les impacts sur la forêt sans pouvoir s'en exonérer totalement. A terme, les secteurs non nécessaires à l'exploitation de la ligne de tramway pourront être reclassés en EBC par la commune.

En conclusion, cette modification ne remet pas en cause l'économie générale du document de planification urbaine et a un impact limité sur le volet environnemental du PLU de la commune de Saint Germain en Laye.

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet et/ou par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

3.3.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (Loi SRU), la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L. 153-54 à L 153-59 et R.153-13 à R. 153-17 du Code de l'Urbanisme. L'article L.153-54 prévoit que **la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.**

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (État, Région, Département, EPCI, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, etc.). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L. 132-12 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée en application de l'article L. 132-13.

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme est approuvée par la Déclaration d'Utilité Publique.

SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE

1. TABLEAU DE SUPERFICIE DES ESPACES BOISES CLASSES : PAGE 260 DU RAPPORT DE PRESENTATION APRES MISE EN COMPATIBILITE

Tableau avant mise en compatibilité :

Zone à urbaniser		
Total AUa	0	2,3 ha
TOTAL Zones à urbaniser	0	2,3 ha
Zone agricole		
A		32,6 ha
An		106,4 ha
TOTAL Zones agricoles	490,2 ha (NC)	139 ha
Zone naturelle et forestière		
Na		135 ha
Na1		8,6 ha
Nc		133,6 ha
Ne		4,9 ha
Ns		36,1 ha
Ns1		2,8 ha
Nt		35,1 ha
Nu		4,6 ha
Nu1		1,4 ha
N		3552,6 ha
NB	0,61 ha	0
TOTAL Zones naturelles N	4260 ha	3914,7 ha
PSMV	65 ha	65 ha
Total superficie communale	4943 ha	

	POS	PLU
Espaces boisés classés	3780 ha	3459 ha*
Éléments Paysagers à Protéger	33 ha**	43,6 ha

** Cette superficie correspond aux Espaces Verts Intérieurs à Protéger.

Tableau après mise en compatibilité :

Zone à urbaniser		
Total AUa	0	2,3 ha
TOTAL Zones à urbaniser	0	2,3 ha
Zone agricole		
A		32,6 ha
An		106,4 ha
TOTAL Zones agricoles	490,2 ha (NC)	139 ha
Zone naturelle et forestière		
Na		135 ha
Na1		8,6 ha
Nc		133,6 ha
Ne		4,9 ha
Ns		36,1 ha
Ns1		2,8 ha
Nt		35,1 ha
Nu		4,6 ha
Nu1		1,4 ha
N		3552,6 ha
NB	0,61 ha	0
TOTAL Zones naturelles N	4260 ha	3914,7 ha
PSMV	65 ha	65 ha
Total superficie communale	4943 ha	

	POS	PLU
Espaces boisés classés	3780 ha	3452,1 ha*
Éléments Paysagers à Protéger	33 ha**	43,6 ha

** Cette superficie correspond aux Espaces Verts Intérieurs à Protéger.

2. PLAN DE ZONAGE AVANT ET APRES MISE EN COMPATIBILITE

Les planches concernées par l'emprise du projet de Tangentielle Ouest phase 2 sont les planches 4,5 et 6.

Légende



Espace boisé classé



Élément paysager à protéger (article L 123 -1,7°)



Emplacement réservé (voir annexe 4.1.1 du règlement)

52



Alignement d'arbres à préserver



Alignement d'arbres à créer



Cheminement à préserver et à créer



Piste cyclable à préserver ou à créer



Monument historique classé ou inscrit



Bâtiment remarquable



Arbre remarquable



Limite de zone



Marge de recul de 50 mètres par rapport à la lisière de la forêt



Zone destinée à recevoir des activités principalement ferroviaires



Zone urbaine mixte centrale 1ère couronne du secteur sauvegardé, noyau ancien et historique hors PSMV



Zone urbaine mixte englobant l'ancienne ZUP des Côteaux du Bel-Air



Zone urbaine mixte présentant de nombreux espaces verts



Zone urbaine mixte



Zone aux espaces verts ou naturels de qualité comportant de l'habitat pavillonnaire plus ou moins aéré



Zone d'habitat pavillonnaire à l'implantation aérée et verdoyante



Zone d'activités et équipements publics



Zone agricole de la plaine de la Jonction



Zone naturelle



ZAC du centre urbain du Bel-Air



Maison verte (orientation d'aménagement)



2ème couronne du centre ancien à dominante d'activités



Quartier Pérelre



Zone d'activités moins dense aux espaces verts de qualité



Zone construite au milieu de la forêt, occupations bâties et activités encore existantes (hôtels, restaurants, loisirs et éducation)



Secteur occupé par le lycée agricole et ses activités



Zone naturelle correspondant à des occupations liées à des activités sportives



Zone d'accueil d'équipements culturels ou touristiques liés au patrimoine historique et naturel existant



Rue Saint-Léger (orientation d'aménagement)



Pavillons Boulevard de la Paix et 37 rue de Fourqueux



2ème couronne du centre ancien à dominante d'habitation



Lotissement des Charmettes



Zone d'activités en limite de Chambourcy



Secteur pavillonnaire de la ZAC des Côteaux du Bel Air



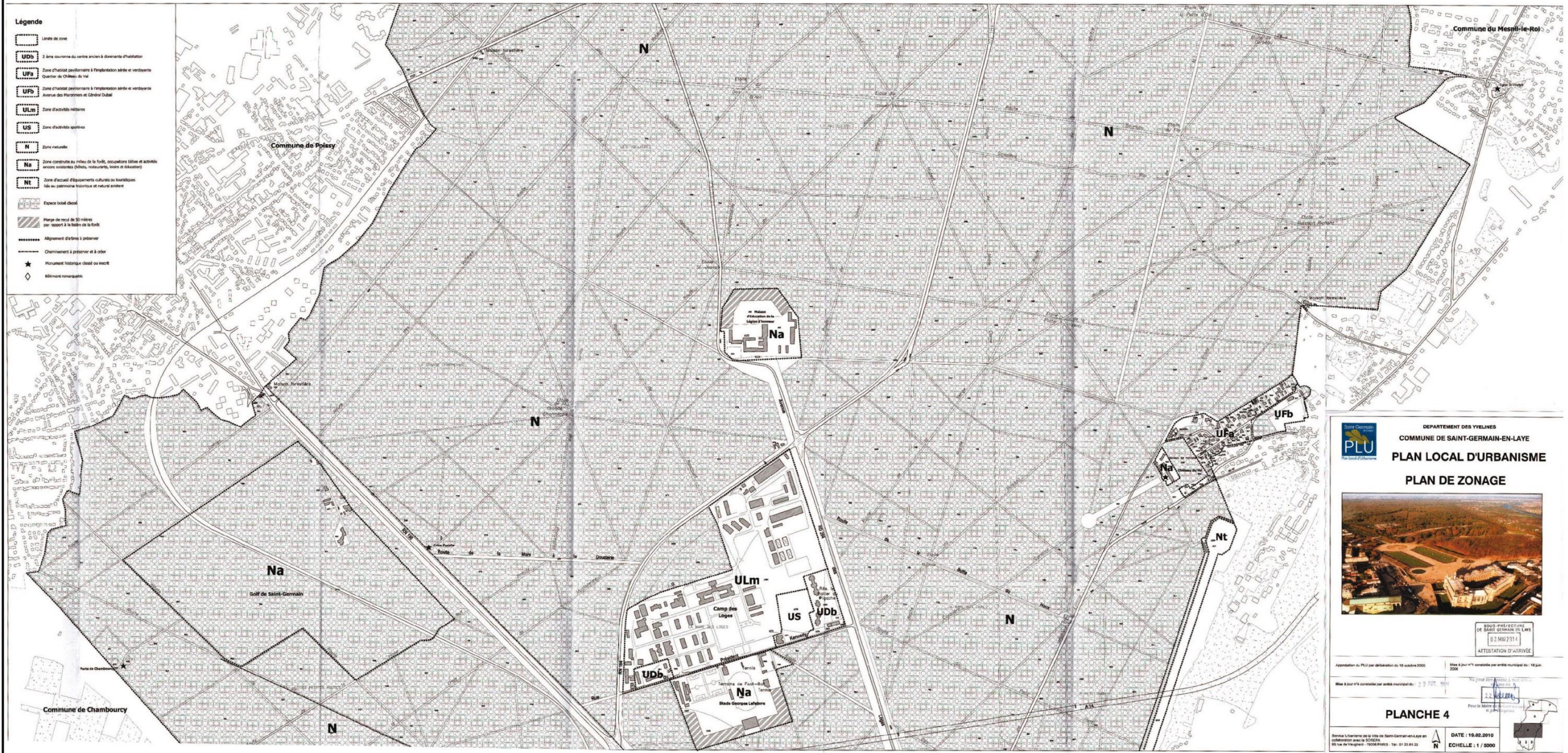
Place Frahier - Gare grande ceinture (orientation d'aménagement)



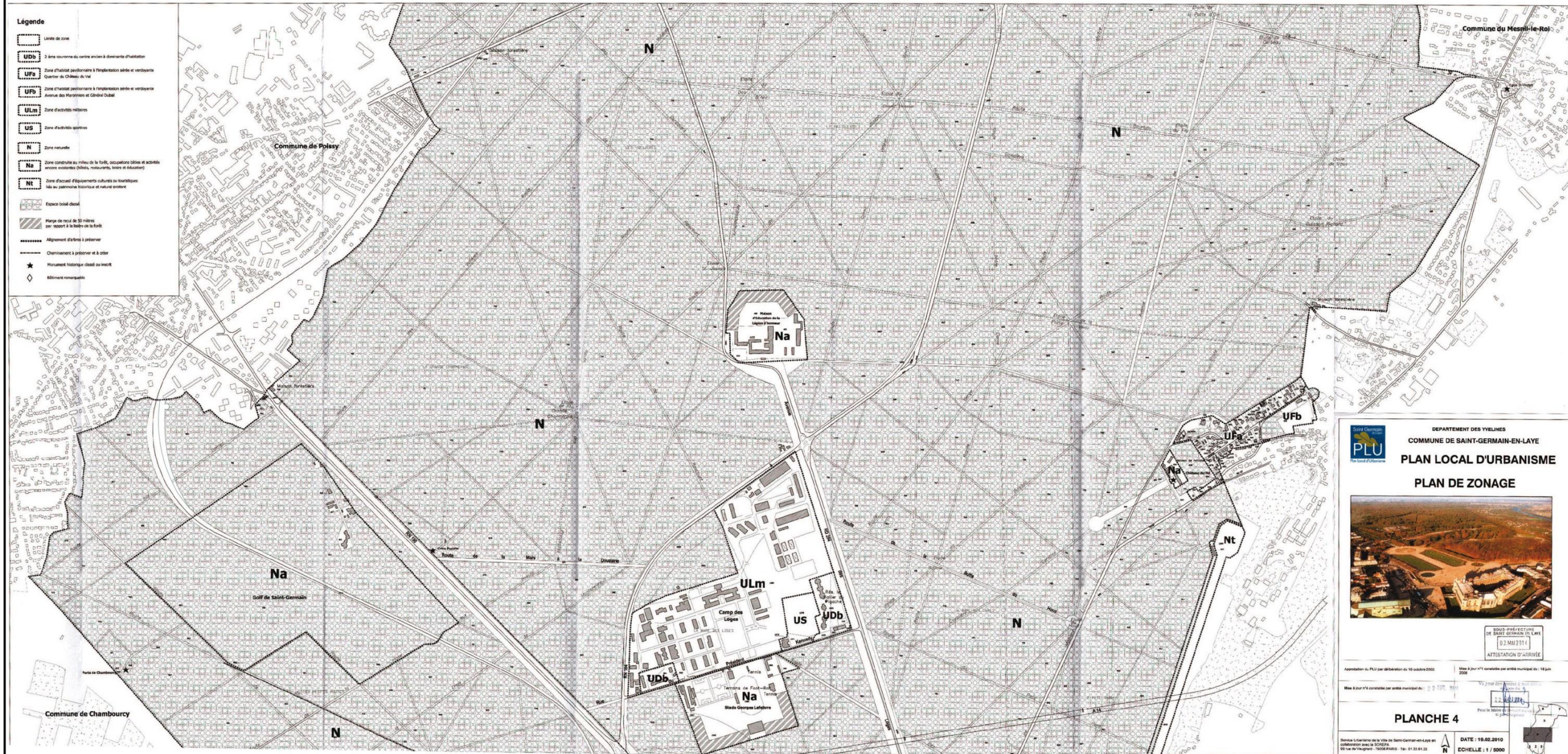
Zone d'activités militaires

LEGENDE :
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

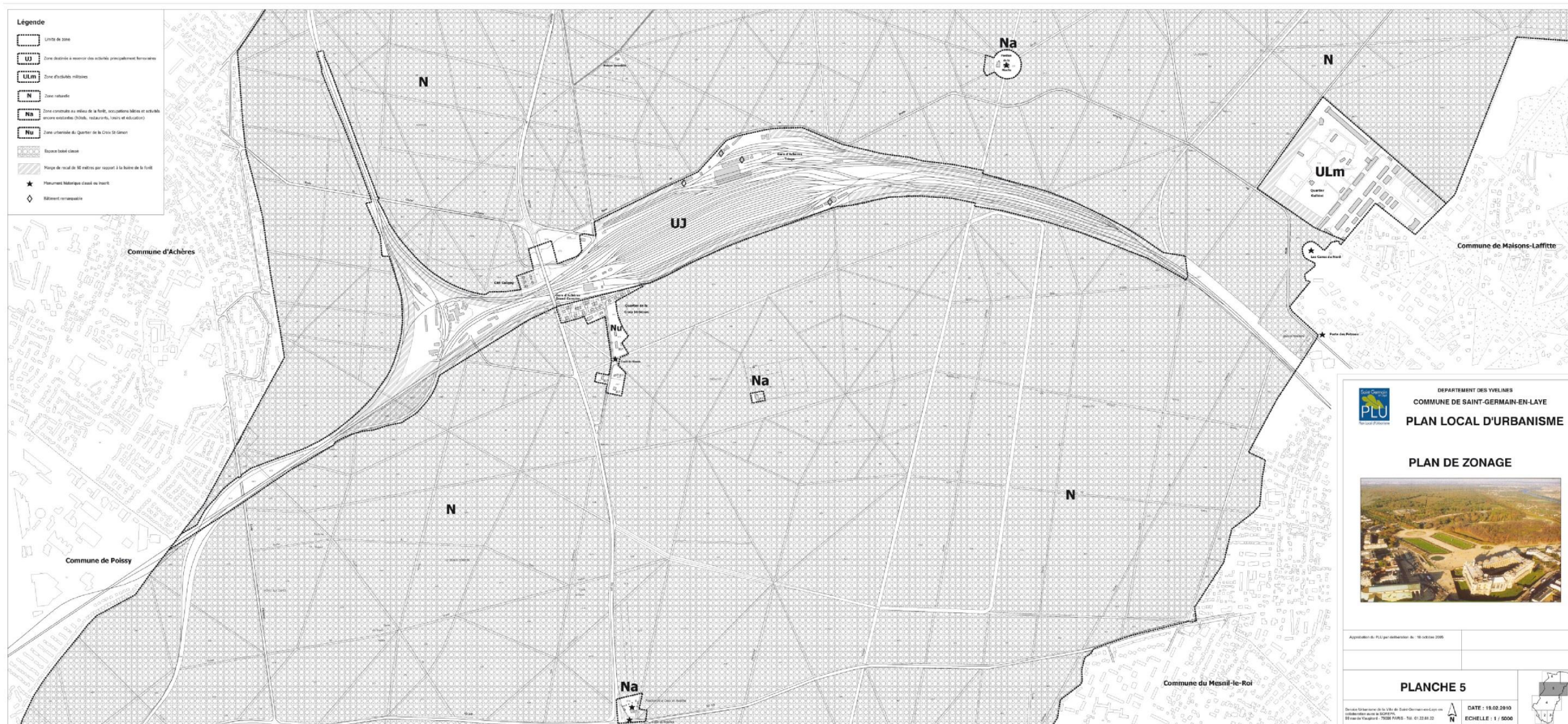
AVANT MISE EN COMPATIBILITE : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 4)



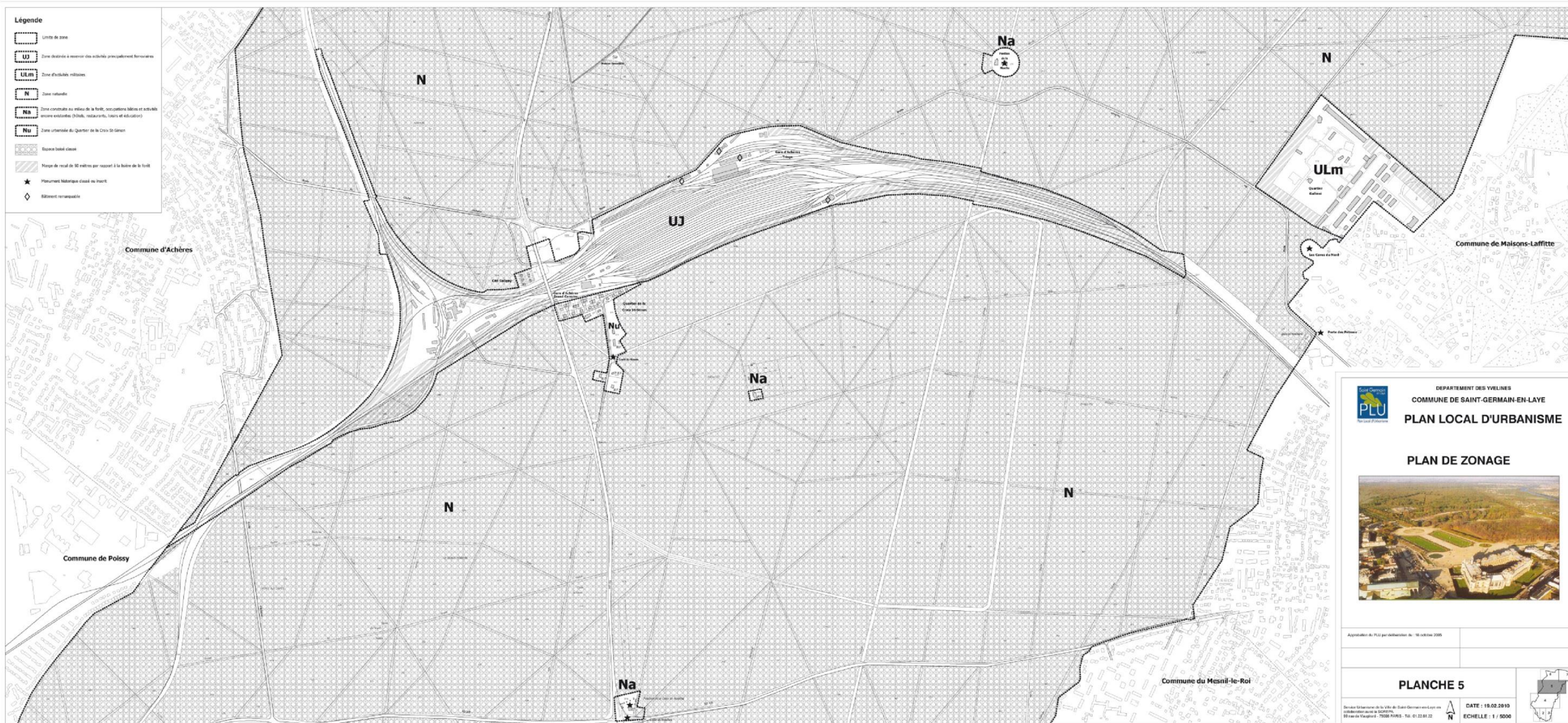
APRES MISE EN COMPATIBILITE : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 4)



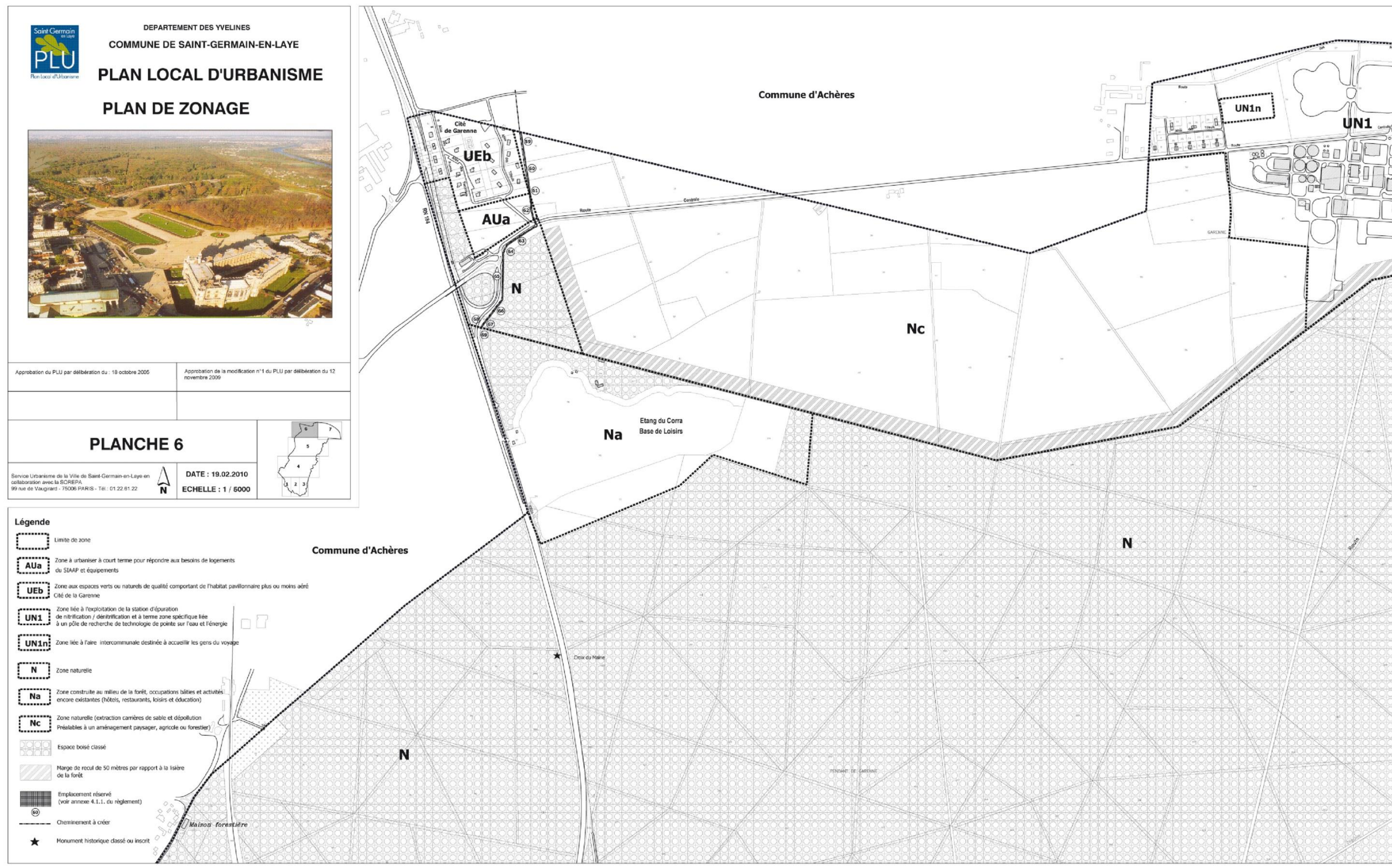
AVANT MISE EN COMPATIBILITE : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 5)



APRES MISE EN COMPATIBILITE : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 5)



AVANT MISE EN COMPATIBILITE : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 6)



APRES MISE EN COMPATIBILITE : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Planche 6)

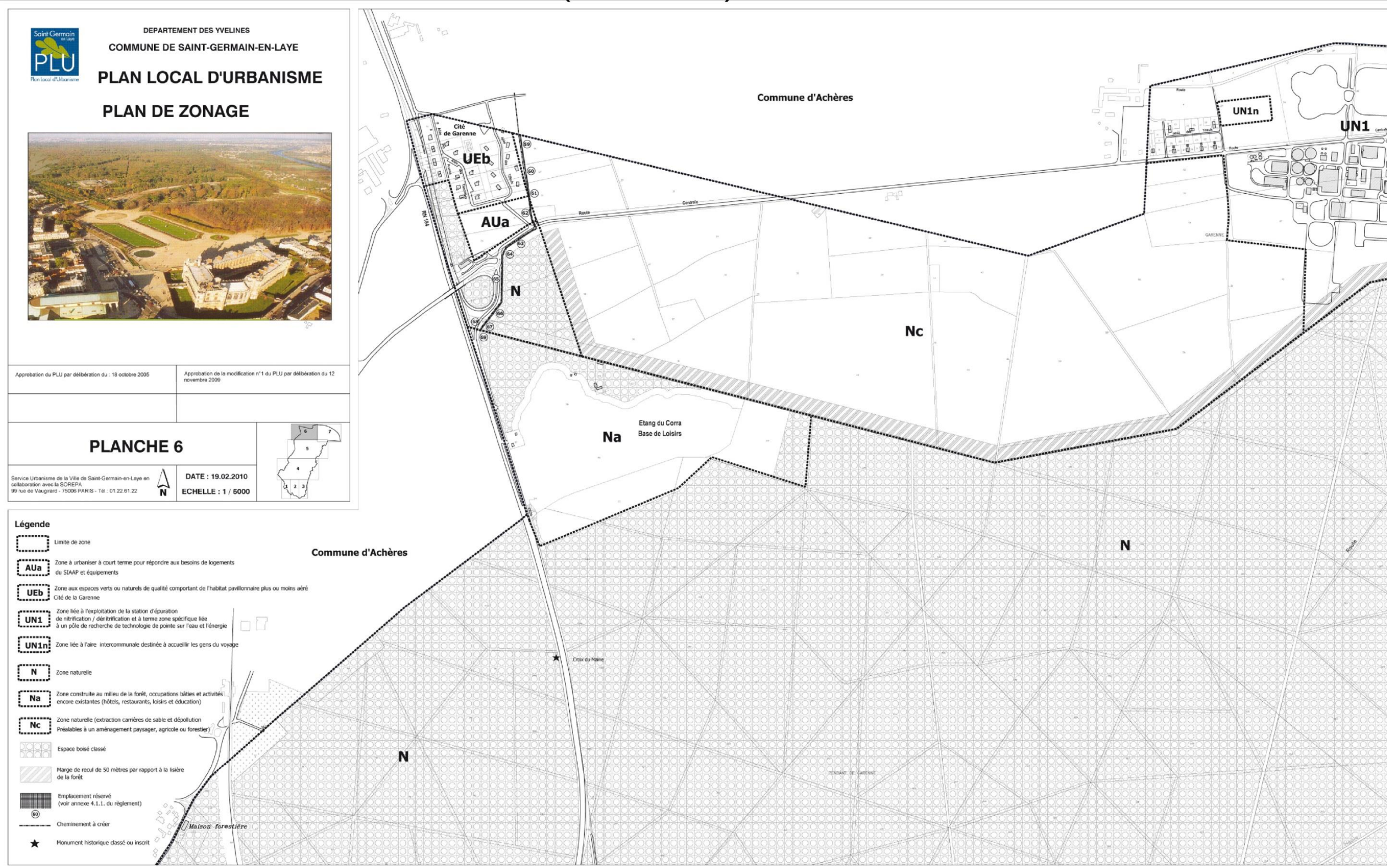


TABLE ILLUSTRATIONS

Figures

<i>Figure 1 : Aménagement global du Tram express 13 Phase 2.....</i>	<i>78</i>
<i>Figure 2 : Tracé présenté à l'enquête publique de 2014</i>	<i>79</i>
<i>Figure 3 : Tracé urbain par Poissy</i>	<i>79</i>
<i>Figure 4 : Insertion du projet Tram 13 express Phase 2 dans le réseau routier</i>	<i>80</i>
<i>Figure 5 : Aménagements cycles existants et projetés à Poissy.....</i>	<i>81</i>
<i>Figure 6 : Fréquence prévisionnelle offerte par tronçon</i>	<i>83</i>
<i>Figure 7 : Carte de synthèse des aménagements du projet</i>	<i>85</i>

