

Tangentielle Ouest

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

Pièce I

Pièce I

PARTIE II

***Mise en compatibilité du
PLU de Poissy***



île de France



Yvelines
Conseil général

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SNCF



**SOMMAIRE DE LA PARTIE 2 : MISE EN COMPATIBILITE
DU PLU DE POISSY**

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE	5
1. Préambule	6
2. Présentation générale du projet	8
2.1. Rappel historique	8
2.2. Caractéristiques principales du projet	10
2.3. Les acteurs du projet	12
2.4. Les objectifs du projet	13
2.5. Les enjeux du projet	14
2.6. Calendrier prévisionnel	16
2.7. Plan général des travaux	17
3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme	21
3.1. Compatibilité avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)	21
3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Poissy	21
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité	25
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE	26
1. Rapport de présentation	27
2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	28
3. Règlement	29
3.1. Zone UCa	29
3.2. Zone UP	30

TABLE ILLUSTRATIONS

<i>Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture – Source : SNCF IGP</i>	8
<i>Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud</i>	8
<i>Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements</i>	9
<i>Figure 4 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM</i>	10
<i>Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural</i>	10
<i>Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville</i>	10
<i>Figure 7 : Planning prévisionnel</i>	16

TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain</i>	11
<i>Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section</i>	11

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.

Le présent dossier concerne la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Poissy.

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville dans le département des Yvelines.

En effet, l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme stipule que :

« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, **l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.**

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. »

L'article L.123.14-2 vient préciser que :

« **Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint** de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet 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 :

1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1 ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

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.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, 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 l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de 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, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, **est approuvée :**

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement. »

L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de la commune de Poissy avec le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville dans le département des Yvelines.

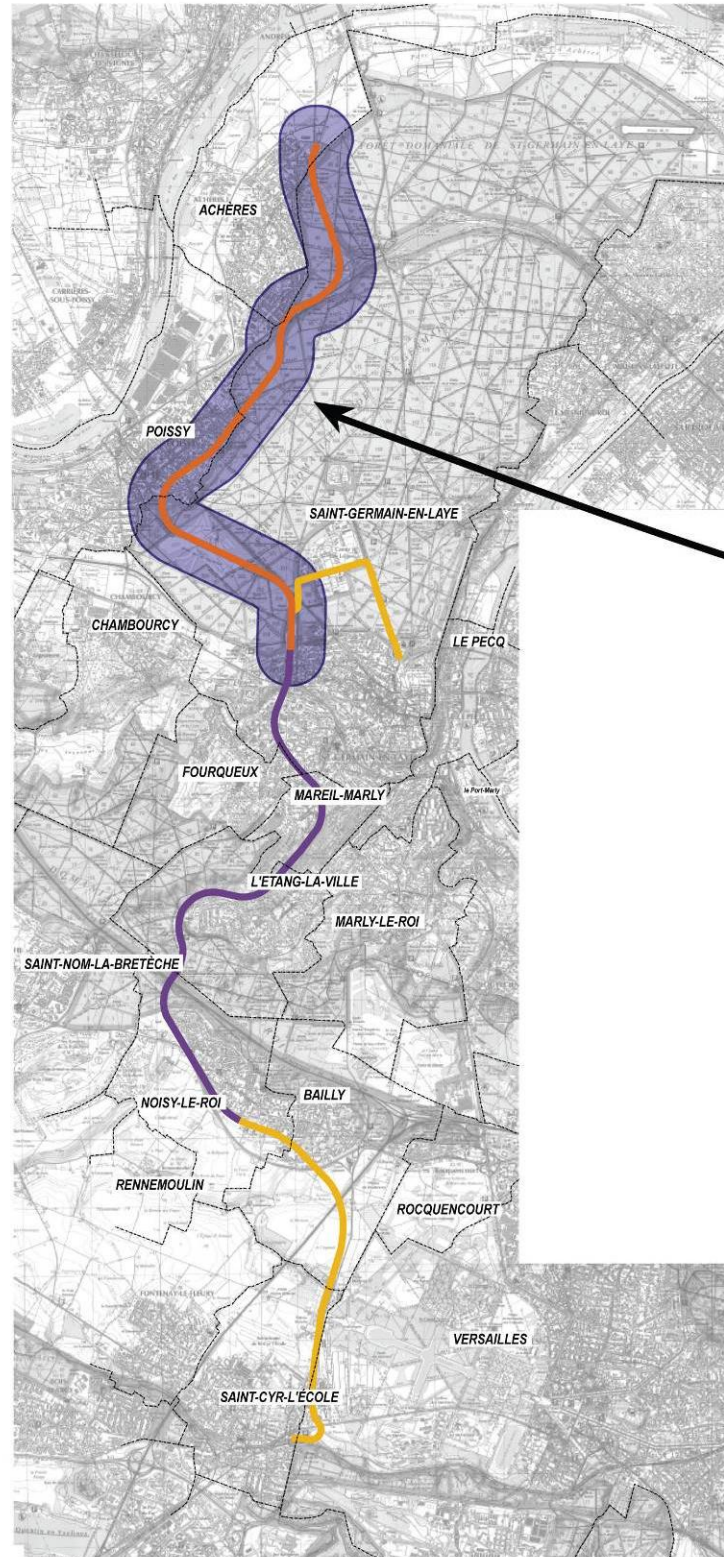
Les règlements des zonages concernés par les emprises du projet n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance). **Dans une partie des zones traversées, il est donc nécessaire d'autoriser les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.**

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 Poissy s'avère nécessaire en application de l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme.

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 Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.

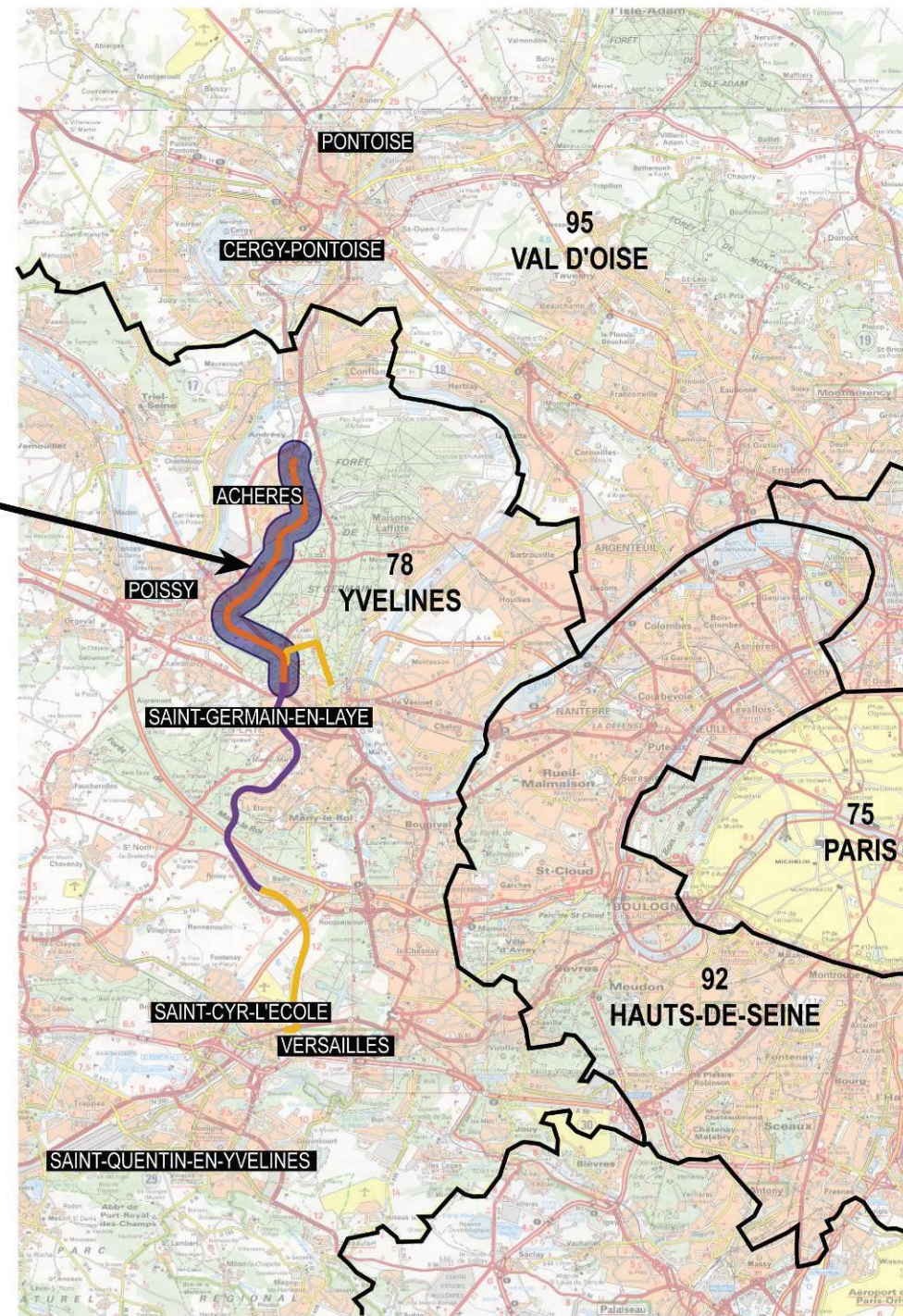
Une étude d'impact est jointe à ce dossier (pièce F). Elle précise dans sa partie 4, les effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs.

PLAN DE SITUATION DU PROJET ET DE L'AIRE D'ETUDE









Source: carte IGN n°2214ET
© IGN - Paris - Autorisation n°50-8592


0 5km



0 10km

-  Aire d'étude
-  Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
-  TGO Phase 1
-  TGO Phase 2
-  Limites départementales
-  Limites communales

Format A3



2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1. Rappel historique

2.1.1. Naissance du projet

➤ Grande Ceinture (GC)

La Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique.

A l'Ouest de Paris, la ligne de la Grande Ceinture a été exploitée avec du trafic voyageur jusqu'en 1939 ; après cette date, elle est principalement vouée au trafic de marchandises jusqu'au début des années 90.

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, les déplacements de rocade, en augmentation forte depuis plusieurs décennies, sont largement majoritaires. Or, le réseau ferroviaire, structuré en une étoile centrée sur Paris, s'avère inadapté aux besoins de desserte des emplois situés en banlieue. De ce fait, son attractivité est faible par rapport au mode routier disposant de plusieurs rocades concentriques.

Afin de répondre efficacement à ces besoins de déplacements évolués, le renforcement des liaisons de transport collectif de rocade est prévu. Dans ce cadre, les projets de Tangentielles Ouest (Achères – Versailles) et Sud (Versailles – Melun) ont été inscrits au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) dès 1994 : « Afin d'offrir d'autres parcours évitant la zone centrale, des liaisons ferrées en Tangentielle et en rocade seront réalisées ou réservées dans une optique de prévoyance ». Ces Tangentielles s'appuient sur l'opportunité que constituent les infrastructures existantes de la Grande Ceinture.

Cette inscription au SDRIF a été suivie par une étude, menée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, reprenant toutes les liaisons Tangentielles autour de l'agglomération. Ce réseau de rocades est nommé LUTECE (Liaison Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure). L'étude de phasage de ce réseau LUTECE conduit à retenir pour le projet Tangentielle le scénario offrant le meilleur rapport coûts/avantages, tout en restant dans une fourchette d'investissements réaliste.

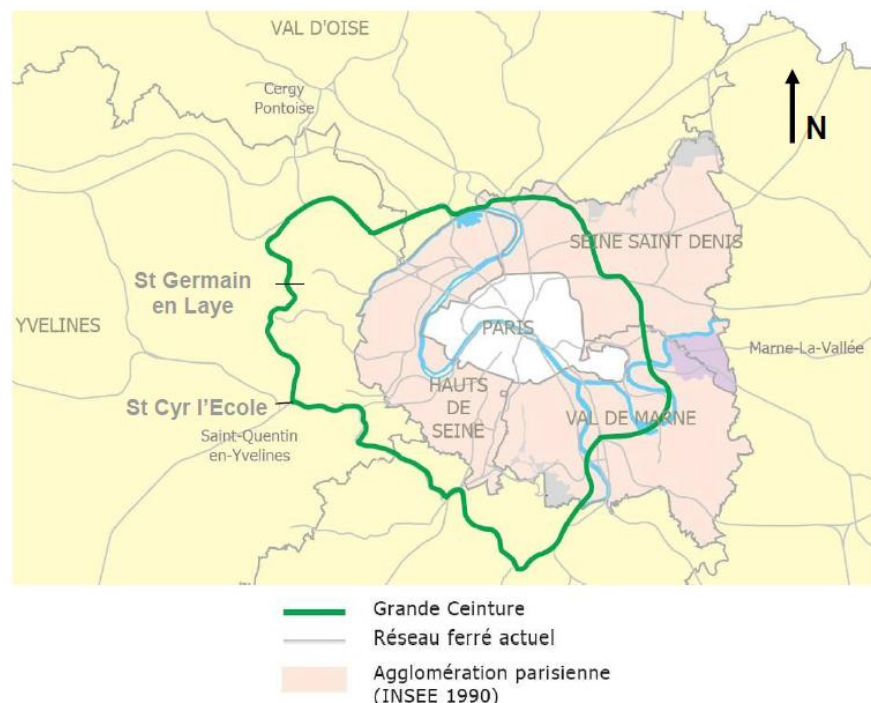


Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture – Source : SNCF IGP

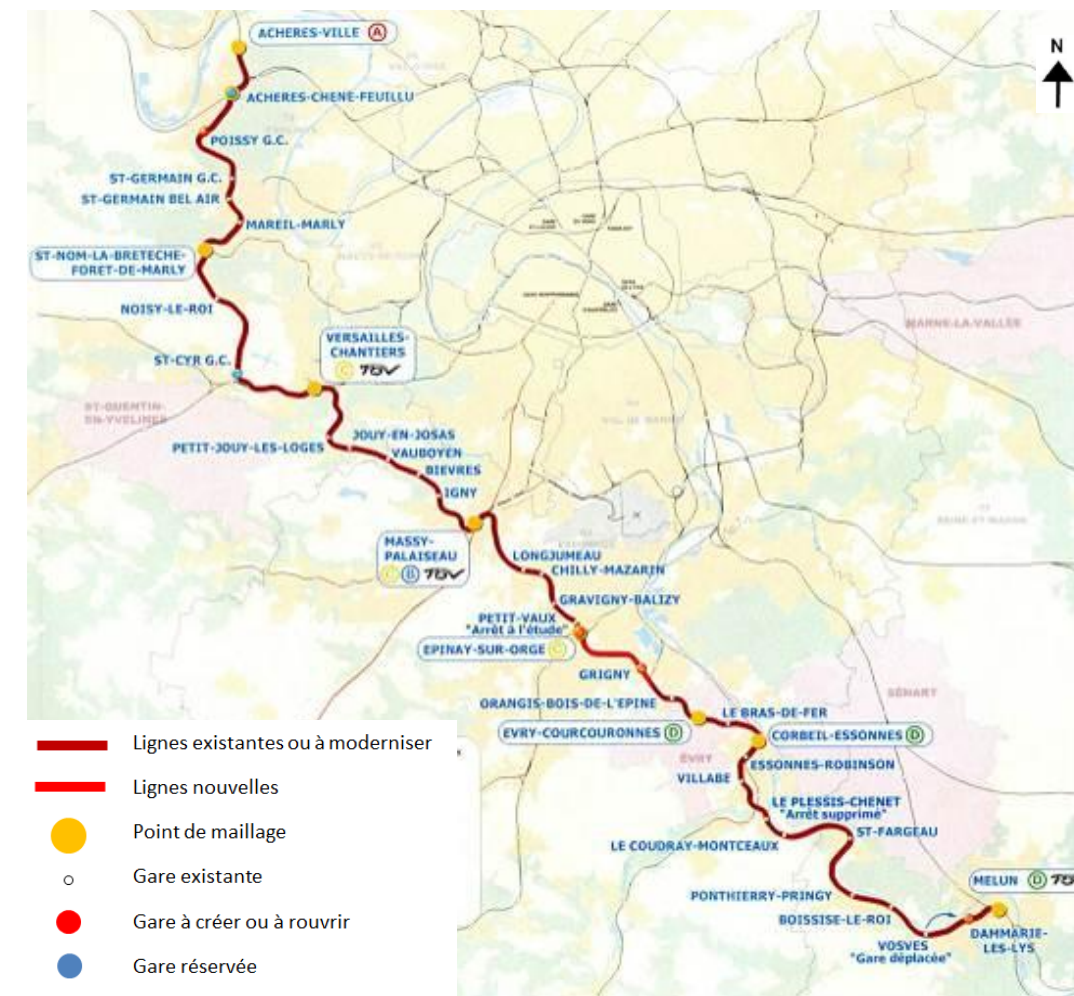


Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud

Source : RFF et SNCF - Rapport d'étape Tangentielle Ouest-Sud - Septembre 2002

Le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 comprend la réalisation de la Tangentielle Ouest entre Achères et Versailles inscrite pour un montant de 76,2 M€ (y compris le pôle de Versailles-Chantiers) et de la Tangentielle Sud entre Versailles et Corbeil-Essonnes pour un montant de 304,9 M€.

Une première série d'études a été conduite en 2000-2001 sur une ligne en un seul tenant reliant Achères et Melun via Corbeil-Essonnes, fusionnant les liaisons tangentielles Ouest et Sud.

Ce projet a été soumis à une concertation en 2001. Des études ont estimé son coût à 1 500 millions d'euros, un montant qui s'est révélé trop élevé pour assurer sa viabilité.

Au vu de ces résultats, le conseil d'administration du STIF a décidé, en décembre 2002, de revenir à des projets distincts (Tangentielle Ouest d'un côté et tram-train Massy Evry de l'autre), avec pour chacun, un mode de transport et un phasage du projet mieux adapté aux besoins et aux contraintes.

➤ Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire sur les axes Paris-Mantes-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il suppose notamment la réalisation de sections de ligne nouvelle permettant de décharger en partie le réseau actuel saturé (dont le groupe V en Ile-de-France), afin de développer d'autres dessertes (RER, trains régionaux, fret, ...). La vitesse élevée de la ligne nouvelle (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) permettra de diminuer sensiblement les temps de parcours. Au terme d'un important programme d'études, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé par Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités partenaires qui s'est tenu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 avec pour proposition notamment la création de cinq nouvelles gares : Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et Évreux. Plusieurs sites d'implantation ont été proposés pour chacune.

La commission particulière du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a publié officiellement le compte rendu et le bilan du débat public, le 21 mars 2012.

Lors de son Conseil d'Administration du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (dans sa partie concernant le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare et la ligne nouvelle de Paris à Mantes-la-Jolie) fait partie des projets prioritaires sélectionnés par la commission Mobilité 21 dans son rapport remis au Premier Ministre le 27 juin 2013.

Dans son allocution du 9 juillet 2013 le Premier Ministre a approuvé les conclusions de ce rapport et "se fixe comme référence son scénario numéro deux", qui prévoit 30 milliards d'euros d'investissement pour des opérations à engager avant 2030. Dans ce scénario, le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare – Mantes et celui de la gare de Rouen sont classés en premières priorités.

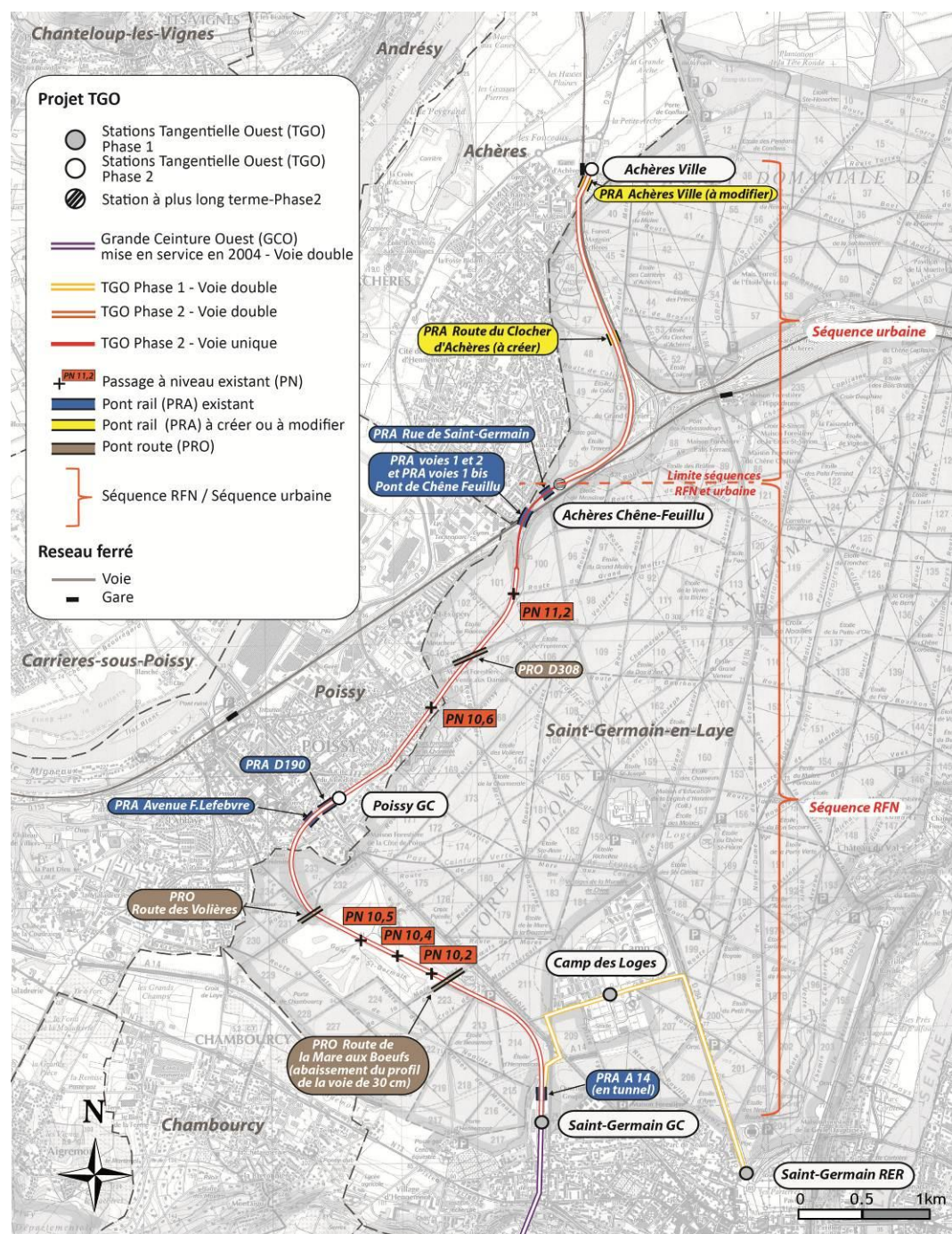


Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

2.1.2. Le point de départ des études de la Tangentielle Ouest

De nouvelles études ont alors été lancées sur le projet de liaison Tangentielle Ouest avec :

- d'une part, des études conduites sous maîtrise d'ouvrage RFF/SNCF qui ont été menées sur des solutions insérées sur des infrastructures ferroviaires ou pouvant être considérées comme telles (tronçons neufs insérés hors voirie urbaine), exploitées en train ou en tram-train ;
- d'autre part, des études conduites sous maîtrise d'ouvrage STIF et menées sur des solutions exploitées en tram-train et envisageant des corridors de tracé ferroviaires aussi bien que des corridors urbains.

En mai 2005, les résultats de ces études ont permis la sélection d'une solution par la commission de suivi du projet, la description de cette solution faisant l'objet d'un **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** qui couvre le parcours Saint-Cyr RER à Achères Ville (phases 1 et 2) avec une branche de Saint-Germain Grande Ceinture (GC) à Saint-Germain RER. Ce DOCP a été approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006.

La concertation entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École (projet TGO phase 1) s'est déroulée du 15 septembre au 11 octobre 2008, dans les neuf communes traversées par le projet. Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009.

Le bilan de la concertation a été présenté en Commission de Suivi (COSU) en février 2011 puis approuvé en Conseil du STIF en avril 2012.

Le **Schéma de Principe pour la première phase du projet entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École, a été approuvé en Conseil du STIF le 11 avril 2012**. Également en avril 2012, les points les plus sensibles du projet (phase 1) aux abords des Châteaux de Versailles et de Saint-Germain-en-Laye ont été présentés en Commission Nationale des Monuments Historiques. La commission a rendu un avis favorable.

Le **Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la première phase de TGO** a été soumis pour approbation au conseil du STIF du 13 décembre 2012. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête.

Des études ont été menées sous l'égide du STIF de 2008 à 2010 sur le projet de Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville. Elles ont notamment porté sur la faisabilité d'une correspondance avec le réseau Saint-Lazare (Groupe V) selon divers scénarii : en tracé ferroviaire, en tracé urbain et en trident.

En février 2011, le principe d'une ligne sur les emprises ferroviaires existantes du RFN a été présenté en Commission de Suivi (COSU) et acté par le STIF et les financeurs. Il est prévu en outre de prendre des mesures conservatoires pour permettre la réalisation d'une station à Achères Chêne-Feuille à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Le DOCP actualisé portant sur la Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville a été approuvé par le Conseil du STIF en décembre 2012. La concertation publique a eu lieu du 15 avril au 17 mai 2013. Le bilan de la concertation figure en pièce J du présent dossier d'enquête publique. Il a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 octobre 2013.

2.2. Caractéristiques principales du projet

➤ La 1ère phase de la TGO

La TGO phase 1 consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest (GCO) jusqu'à Saint-Germain-RER (RER A) au Nord, et Saint-Cyr-l'École (RER C) au Sud. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.



Figure 4 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012



Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

Le projet consiste à **prolonger la 1ère phase de la Tangentielle Ouest (TGO) depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville**. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.

Le projet s'inscrit intégralement dans le département des Yvelines.

Le tracé du prolongement de la **Tangentielle Ouest** présente une longueur totale de **9,7 km** et desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne L).

Des mesures conservatoires sont prises pour créer **une troisième station : Achères Chêne-Feuillu** à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy (« Groupe V »).

Le tracé se compose de deux séquences :

- **une première séquence « RFN »** insérée dans les emprises du Réseau Ferré National (RFN), et réutilisant les infrastructures existantes de la Grande-ceinture : entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu (non exploitées aujourd'hui) ;
- **une deuxième séquence**, dite urbaine, Achères Chêne-Feuillu - Achères Ville sur des voies nouvelles à créer de type tramway, dédiées à la liaison TGO.

Les **opérations majeures** du projet sont :

- **la création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain** entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville, sur **2,6 km**, y compris la création de la station terminus à Achères Ville ;
- **la rénovation et l'électrification des voies actuellement non exploitées** de la Grande Ceinture entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu **sur 7,1 km** ;
- **l'aménagement de stations de type tramway sur le Réseau Ferré National (RFN).**

Ainsi, les tram-trains du prolongement de la Tangentielle Ouest circuleront sur **une infrastructure de 9,7 km** avec une vitesse commerciale de 47 km/h entre Saint-Cyr RER et Achères Ville, permettant de relier Saint-Cyr RER à Achères Ville en un peu moins de **35 minutes**.

Les **dessertes « Saint-Cyr RER – Achères Ville »** seront exploitées en jour ouvrable à une fréquence de un **passage toutes les 10 minutes en heure de pointe** et de un **passage toutes les 30 minutes en heure creuse**.

L'intervalle de passage résultant du cumul des dessertes « Saint-Cyr RER - Saint-Germain RER » (mise en œuvre en première phase) et « Saint-Cyr RER – Achères Ville » sur le tronçon commun « Saint-Cyr RER – Saint-Germain GC » sera de 5 minutes en heure de pointe et de 15 minutes en heure creuse en jour ouvrable (sous réserve du bilan d'exploitation de la 1ère phase).

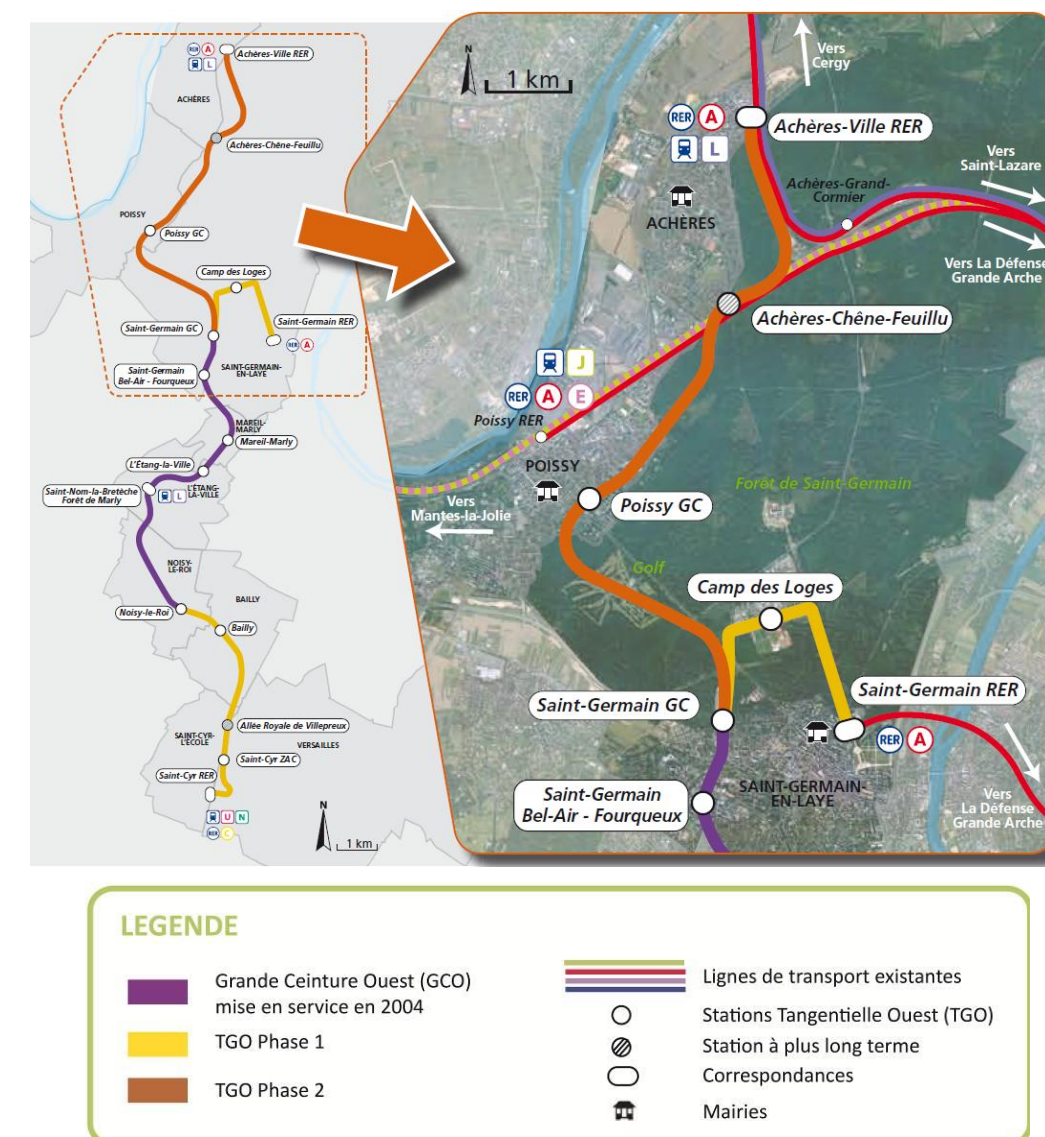


Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville

Source : STIF - 2013

Les communes traversées par le tracé de la Tangentielle Ouest phase 2 sont du Nord au Sud :

- Achères ;
- Poissy ;
- Saint-Germain-en-Laye.

Dans son ensemble, le projet de Tangentielle Ouest phase 2 répond aux objectifs généraux suivants :

- **favoriser le développement des transports en commun** afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue sans passer par Paris ;
- **prolonger la Grande Ceinture Ouest** actuellement en service, afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales du secteur ;
- **faciliter les déplacements entre les principaux pôles d'activités** de l'ouest francilien (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, etc.).

Neuf rames (en complément des 10 rames constituant le parc de la phase 1) de tram-train pouvant circuler sur le Réseau Ferroviaire National (RFN) comme en milieu urbain seront nécessaires pour effectuer le service.

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la phase 1 implanté à Versailles Matelots est conçu pour accueillir ce parc additionnel, autant en termes de places prévues dans les ateliers qu'en nombre de voies de remisage.

La TGO sera exploitée comme une voie ferrée classique sur la Grande Ceinture qui appartient au Réseau Ferré National (RFN). La nouvelle branche créée entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville sera exploitée comme une ligne de tramway où les rames circulent en milieu urbain.

Sur la partie urbaine du tracé (Achères Chêne-Feuillu – Achères Ville), le tram-train de la TGO s'intègre au milieu urbain : les rails sont positionnés sur une plateforme contigüe aux voies du RER A et de la ligne L du Transilien. L'antenne urbaine est alimentée électriquement sous 750V.

Les caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain sont résumées ci-dessous :

Emprise en alignement droit (avec poteaux latéraux)	6,50 m
Rayon minimum admissible	25 m
Pente maximale admissible	6%
Entraxe (avec poteaux latéraux)	3,30 m

Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Sur la partie ferroviaire du tracé, de Saint-Germain GC jusqu'à Achères Chêne-Feuillu, le tram-train circule comme un train classique, sur la voie de gauche, en emprise protégée par des clôtures et jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. La section RFN est alimentée en 25 KV. Ainsi, le caractère ferroviaire de la ligne 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 des trains de fret, des trains de travaux ou des trains militaires.

Sur cette partie, la voie est dédiée exclusivement au tram-train et la Grande Ceinture (GC) conserve le gabarit ferroviaire. Les tronçons de la GC circulés par les tram-trains de la TGO lui seront dédiés. **La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pas envisagée.**

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Le bâtiment voyageur à Poissy GC demeurera fermé aux voyageurs. L'opération TGO ne prévoit pas de réaffectation particulière de ce bâtiment. Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer le confort et la 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.

Les principales caractéristiques de la phase 2 de la Tangentielle Ouest par section sont résumées dans le tableau ci-dessous) :

Sections	Tronçons	Longueur en km	Nouvelle station	Type d'insertion
1) RFN	Saint-Germain GC – Poissy GC	3,9	Poissy GC	Voie existante (RFN) Réutilisation des infrastructures existantes de la Grande Ceinture
	Poissy GC – Achères Chêne-Feuillu	3,2	Achères Chêne-Feuillu (mesure conservatoire)	
2) Urbaine	Achères chêne-Feuillu – Achères Ville	2,6	Achères Ville	Voie nouvelle à créer (tramway urbain)

Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

2.3. Les acteurs du projet

2.3.1. Les porteurs du projet

➤ Contrat de Projet Etat-Région (CPER)

Le Contrat de Projet État-région (CPER) est un document par lequel l'État et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. D'une durée de sept ans, les Contrats de Projets État-région succèdent aux Contrats de Plan.

➤ Contrat Particulier Région-Département (CPRD)

Le Contrat Particulier Région-Département est un outil de programmation financière, complémentaire du Contrat de Projets État-Région.

Ce partenariat entre la Région et un département permet de développer et de financer un programme d'actions adapté aux spécificités des territoires. Chaque contrat, en Ile-de-France, répond néanmoins à des objectifs communs : l'aménagement durable, le rayonnement de l'Île-de-France et le développement de la solidarité.

Trois entités différentes ont porté depuis 2008 les études relatives à la seconde phase de la Tangentielle Ouest jusqu'à l'élaboration du présent dossier : le STIF, RFF et SNCF.



Le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec Réseau Ferré de France et la SNCF de l'opération. Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, ...), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Il décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont il confie l'exploitation à des transporteurs. Le STIF, composé de la Région Ile-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Les co-maîtres d'ouvrage, RFF et SNCF, ont confié au STIF la maîtrise d'ouvrage unique des études jusqu'à l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique.

Le STIF sera maître d'ouvrage de la section urbaine située entre la future station Achères Chêne-Feuillu et le terminus à Achères-Ville. Il assurera en outre la coordination d'ensemble du projet.



RFF est propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National. Il a pour missions principales l'organisation de l'ensemble des circulations sur le réseau ainsi que la modernisation et le développement du réseau existant. En Ile-de-France, RFF doit veiller à la répartition de la capacité disponible sur le réseau entre les nombreuses circulations qui utilisent les voies : le trafic des RER et des trains de banlieue, mais aussi les trains grandes lignes et TER accédant aux gares parisiennes, les trains de fret desservant les activités économiques, les trains vides, les trains d'essais et de travaux.

RFF sera maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le Réseau Ferré National (RFN) entre Saint-Germain GC et Achères Chêne-Feuillu.

Dans le cadre de la présente opération TGO phase 2, il est co-maître d'ouvrage avec le STIF et la SNCF, la Tangentielle Ouest s'inscrivant sur le RFN désaffecté mais non déclassé entre Saint-Germain Grande Ceinture et le lieu-dit Chêne-Feuillu à Achères.



SNCF Transilien, une des activités de SNCF, transporte quotidiennement 2,7 millions de Franciliens et exploite le réseau ferroviaire de l'Ile-de-France. Il est l'exploitant actuel de la ligne de la Grande Ceinture Ouest.

La SNCF assurera la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée, en particulier celles de la rénovation et de la modernisation des bâtiments-gare, ainsi que celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

La procédure de DUP est portée conjointement par le STIF, RFF et la SNCF.

2.3.1. Les financeurs

Trois entités différentes financent le projet de Tangentielle Ouest : l'Etat, la Région Ile-de-France et le département des Yvelines.



PRÉFECTURE
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'Etat participe financièrement au développement des transports collectifs : il est co-financeur de l'opération TGO au travers le Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 qui prévoit « la réalisation d'études et premiers travaux de transport en commun », pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50M€ (valeur janvier 2006), partagée avec plusieurs opérations.

L'Etat a également signé un protocole en juillet 2013 avec la Région Ile-de-France portant sur le programme du Nouveau Grand Paris dans lequel figurent les projets TGO phases 1 et 2. Ce protocole porte sur 6 milliards d'euros d'investissements dans la modernisation des réseaux de transports et prévoit également une enveloppe de 125 millions d'euros pour financer des études et préparer les projets qui seront lancés après 2017.



Enjeu de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région Ile-de-France a fait des transports une de ses priorités, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue. Afin d'accélérer le développement des transports au service des Franciliens, la Région a également lancé dès juin 2009 un Plan de mobilisation ambitieux. Son objectif : réaliser d'ici 2020 les projets indispensables au développement de l'Île-de-France, notamment l'opération TGO. La Région est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD78).



Yvelines
Conseil général

Le département des Yvelines est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région - Département 2007 - 2013. Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre.

2.4. 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 a été inscrit au Schéma directeur d'Ile-de-France de 1994 ainsi qu'au nouveau SDRIF adopté le 18 octobre 2013.**

Le projet de Tangentielle Ouest Phases 1 et 2, et son prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise s'inscrivent 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. 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 banlieue à banlieue, 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.

Ce projet de Tangentielle Ouest répond donc **aux objectifs généraux suivants** :

- **Favoriser le développement des transports en commun** pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux.
- **Prolonger la Grande Ceinture Ouest** afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales du secteur :
 - le RER A à Saint-Germain-en-Laye (horizon TGO phase 1), et Achères (horizon TGO phase 2) ;
 - le RER C à Saint-Cyr-l'École (horizon TGO phase 1) ;
 - la ligne Transilien L à Saint-Nom-la-Bretèche (horizon TGO phase 1) et Achères (horizon TGO phase 2) ;
 - les lignes Transilien U et N à Saint-Cyr-l'École (horizon TGO phase 1).
- **Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités** (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, Saint-Germain-en-Laye, Poissy, etc.) en évitant le transit par Paris.

2.5. Les enjeux du projet

Le projet Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville s'inscrit dans un contexte précis et est contraint par son environnement, ses interactions et les exigences environnementales applicables à tous les projets d'infrastructures lourdes. Le projet doit prendre en compte tous ces enjeux et s'adapter à son environnement.

De manière synthétique les différents enjeux qui s'appliquent au projet sont les suivants :

➤ Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF de type I sont des espaces à haute valeur écologique.

Les ZNIEFF de type II correspondent à de vastes ensembles naturels, riches et homogènes, elles peuvent recouvrir des ZNIEFF de type I.

2.5.1. Enjeux techniques

Les enjeux techniques sont :

- la nécessité de **s'insérer à la fois sur le réseau ferré national** et dans un **contexte urbain**, avec une section de débranchement du réseau ferré national existant vers des voies nouvelles insérées comme des voies de tramway ;
- la création **d'ouvrage de franchissement** (Route du Clocher d'Achères), **l'élargissement de l'ouvrage d'art existant** au niveau du terminus Achères Ville et **l'abaissement de la voie au droit de l'ouvrage de la** Route de la Mare aux Bœufs.

2.5.2. Enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion sont identifiés au niveau :

- de la plateforme dans **un territoire urbain à Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères** ;
- en **forêt domaniale** à Saint-Germain-en-Laye ;
- **du golf** de Saint-Germain-en-Laye.

De manière générale, l'insertion de la plateforme et des stations devra être soignée étant donné la sensibilité paysagère et patrimoniale des sites traversés, la zone d'étude recensant à l'intérieur ou à proximité de nombreux éléments du patrimoine à préserver.

2.5.3. Enjeux environnementaux

L'ensemble des contraintes environnementales sont décrites dans l'étude d'impact (Pièce F) du projet sur l'environnement. Cette étude d'impact sur l'environnement vise à analyser les conséquences négatives et positives, indirectes et directes, à court moyen et long termes du projet susmentionné sur l'environnement et sur la santé, à présenter les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

Les principales contraintes environnementales qui ont été identifiées sont les suivantes :

- les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire et ponctuelle de la **circulation et du stationnement** ou encore de l'accessibilité aux équipements pour les riverains ;
- la mise en service du tram-train aura un impact sur **l'environnement sonore et vibratoire**. Les seuils réglementaires devront être respectés. Par contre, le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère ;
- le projet conduit à **déboiser une surface estimée à environ 5,2 ha** dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (ZNIEFF II, forêt domaniale). L'impact est jugé fort. Dans le cadre d'une négociation engagée avec l'ONF (gestionnaire) et la DRIAFA (propriétaire), il sera nécessaire de compenser **l'impact généré par le défrichement** et de prévoir des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets indirects générés par la réduction des emprises de la forêt.

2.5.4. Compatibilité avec les documents de planification urbaine

Les enjeux en termes de compatibilité avec les documents de planification urbaine sont :

- **être compatible avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)** qui promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable en étendant et diversifiant le réseau de transports collectifs et particulièrement de réaliser des rocade et tangentielle ferrées à grand gabarit ;
- **participer à la mise en œuvre des documents de planification régionale**, comme les schémas directeurs et les schémas de cohérence territoriale qui sont réglementairement compatibles avec le SDRIF ;
- **mettre en compatibilité les documents d'urbanisme locaux (PLU)**, des communes traversées par le projet.

2.5.5. Enjeux socio-économiques et de desserte

Les enjeux socio-économiques et de desserte identifiés sont :

- **participer au développement et à l'attractivité** des zones traversées et desservies par le projet ;
- **améliorer la desserte en transports en commun** et les déplacements de rocade ;
- **concernant les circulations douces**, le tracé emprunte des sentiers forestiers habituellement utilisés par les promeneurs et les deux-roues. La restitution de ces itinéraires, le nouveau balisage ainsi que la gestion des traversées forestières de la plate-forme tram-train doivent être pris en charge par le projet.

2.5.6. Enjeux économiques

En termes d'enjeux économiques :

- optimisation du coût d'investissement, d'exploitation et de matériel roulant, et objectif de respect du coût estimatif du Schéma de Principe ;
- maximisation de la rentabilité interne du projet.

2.5.7. Enjeux spécifiques

La **présence du golf de Saint-Germain-en Laye** constitue un enjeu spécifique dans l'aire d'étude de par sa localisation et sa forte fréquentation.

Son accessibilité doit être préservée et la sécurité des usagers et du personnel assurée.

2.6. Calendrier prévisionnel

Un premier calendrier prévisionnel a été établi. Il intègre les phases d'études, de procédures, de consultation, d'élaboration et de passations des conventions ainsi que les travaux relatifs à l'infrastructure, aux stations et au site de maintenance et de remisage de Versailles Matelots.

Compte-tenu de ces éléments il est envisagé une mise en service fin 2019 sous réserve :

- de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique courant 2015 ;
- de la confirmation du plan de financement de l'opération à la même période.

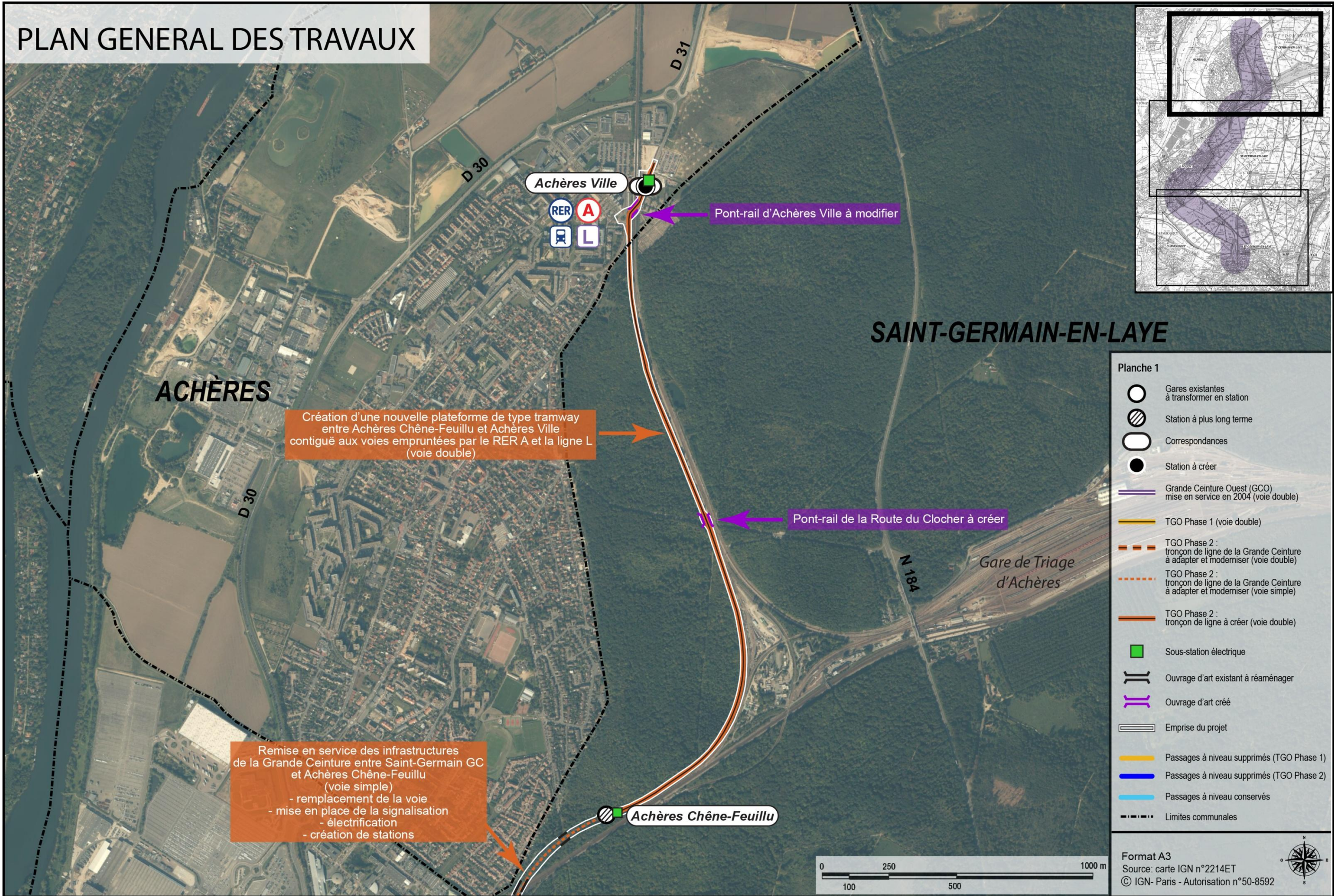
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Actualisation des études préalables	■	■						
Concertation publique		■						
Etudes complémentaires		■	■					
Enquête publique			■					
Avant-Projet/ Projet				■	■			
Phase travaux						■	■	■
Mise en service								■

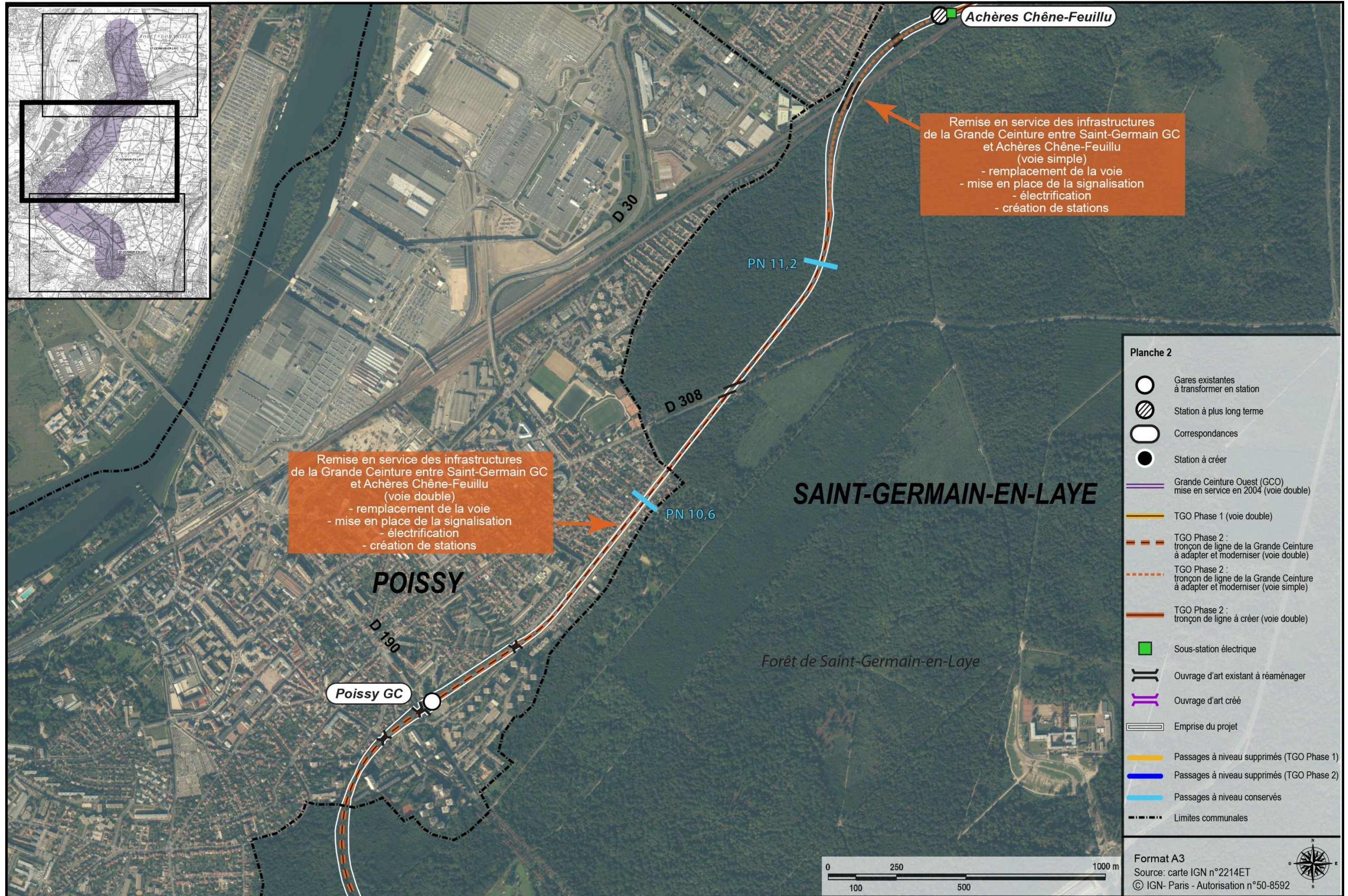
Figure 7 : Planning prévisionnel

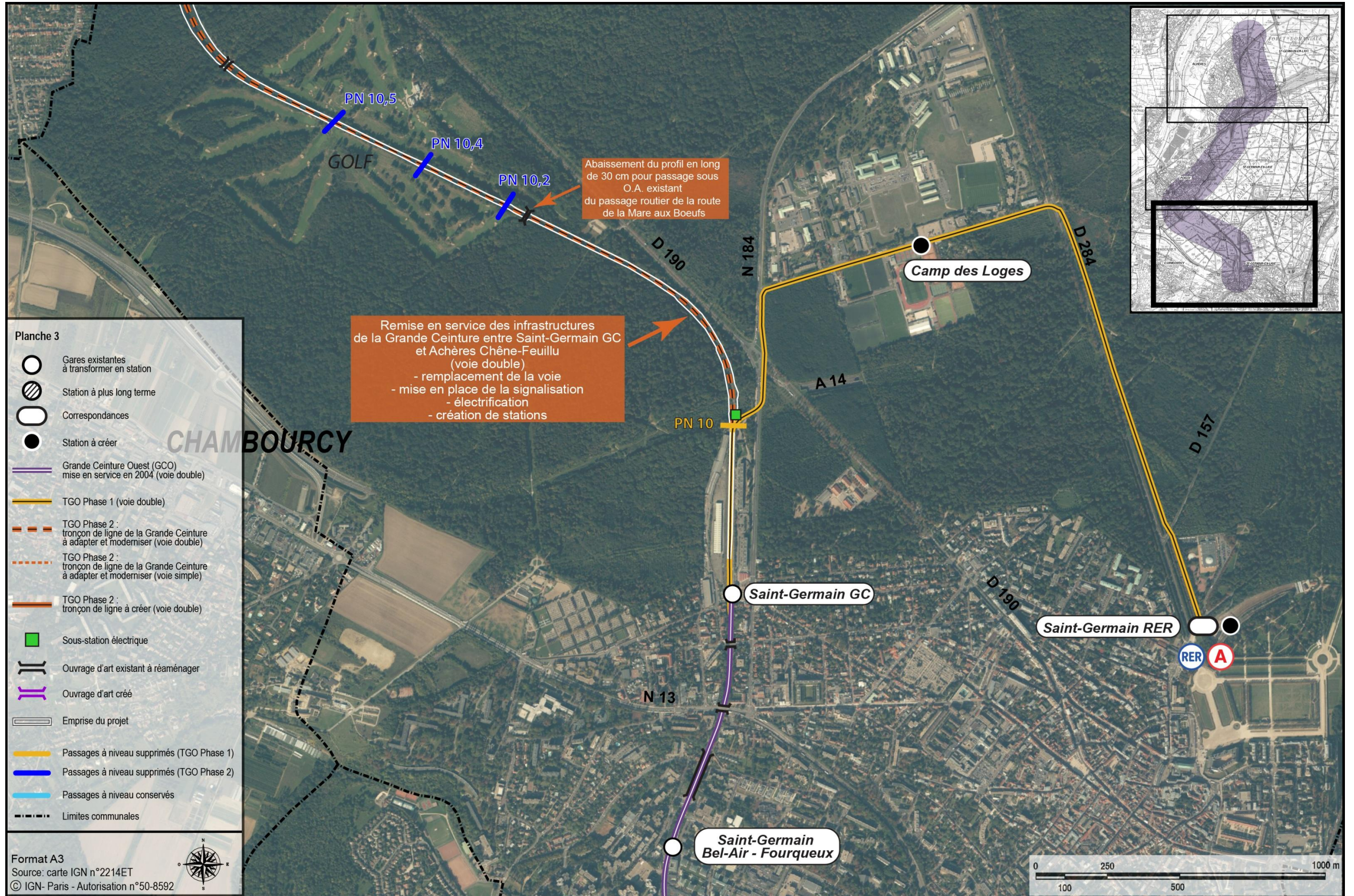
2.7. Plan général des travaux

Le plan ci-après correspond au Plan Général des Travaux issu de la Pièce C du dossier d'enquête d'utilité publique.

Il met en évidence les principaux travaux liés au projet de Tangentielle Ouest phase 2, ainsi que les emprises sur lesquelles il s'insère.







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)

Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 1994 est actuellement en vigueur. Il a fait l'objet d'une révision, adoptée le 18 octobre 2013 par le Conseil Régional d'Ile-de-France mais n'a pas fait l'objet d'une approbation finale par décret en Conseil d'Etat.

En attendant, le SDRIF de 1994 reste en vigueur.

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 préconise la réalisation des rocadés tangentiels s'appuyant sur les lignes ferroviaires. **Parmi l'ensemble des rocadés 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.

Le projet de Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville est par ailleurs inscrit au nouveau SDRIF adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 qui a été soumis à enquête publique du 28 mars au 14 mai 2013.

3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Poissy

3.2.1. Composition du PLU de Poissy

Le Plan Local d'Urbanisme de Poissy a été approuvé le 20 décembre 2007. Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU tient compte de la dernière modification approuvée du 12 juillet 2012. Le document d'urbanisme a fait l'objet d'une mise en compatibilité pour le projet de transport collectif EOLE (Est-Ouest-Liaison Express) (Déclaration d'Utilité Publique du 31 janvier 2013).

Une révision simplifiée liée au projet de ZAC écoquartier EOLES (Espace Ouvert et de Liens Ecologique et Solidaire) est en cours (délibération du Conseil Municipal du 28 Juin 2012). Cette révision est sans impact sur le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Poissy.

Ce document est composé des pièces suivantes :

1. Rapport de présentation
2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable
3. Plan de zonage
4. Règlement
5. Emplacements réservés
6. Servitudes d'utilité publique et annexes sanitaires

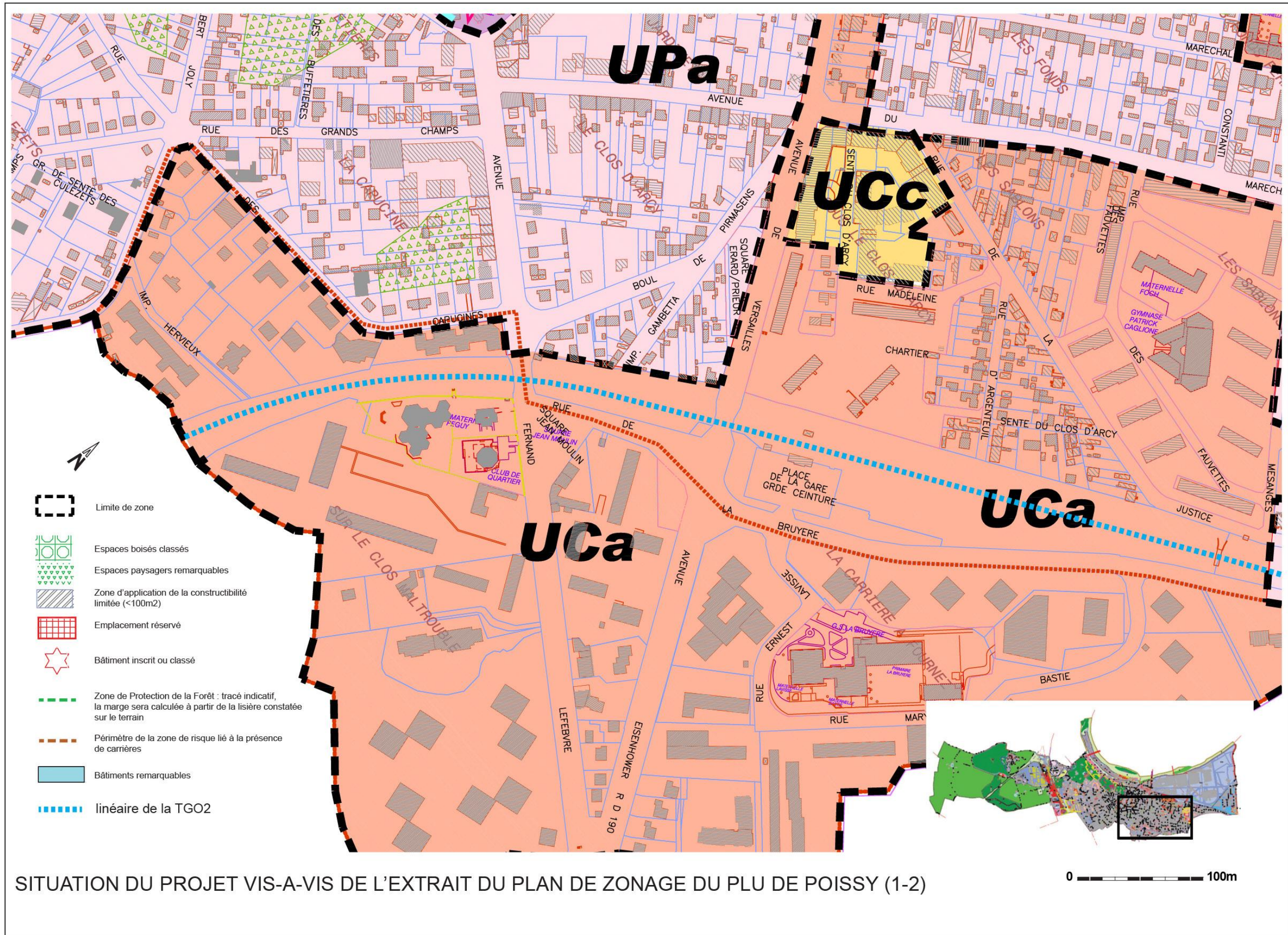
3.2.2. Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durable

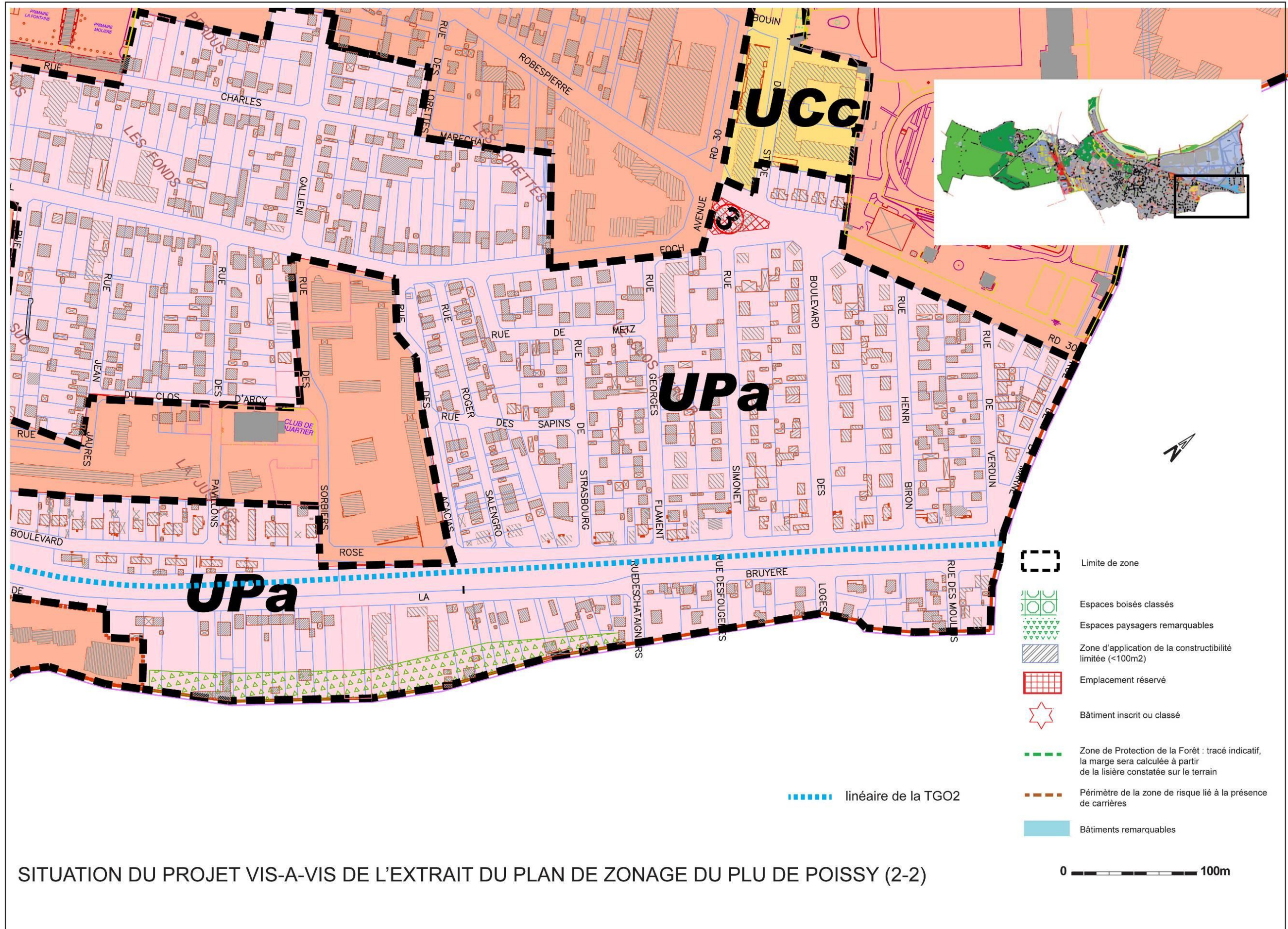
Le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Poissy ne mentionne pas le projet de Tangentielle Ouest.

Le projet apparaît compatible avec cette pièce, toutefois un paragraphe de présentation du projet sera ajouté au rapport de présentation.

D'autre part, bien que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) n'évoque pas, lui non plus, le projet de Tangentielle Ouest phase 2, une des orientations générales est de faciliter les déplacements au cœur de la ville et en périphérie. Il est spécifié que le développement des transports en commun constitue une volonté forte des élus, pouvant se traduire par l'extension de lignes existantes et la création de nouvelles lignes de desserte. Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 est donc en accord avec le principe de facilitation des déplacements à Poissy.

Une phrase sera insérée au PADD dans le tableau de synthèse « Déplacement » sur le projet de Tangentielle Ouest phase 2.





SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE POISSY (2-2)

3.2.3. Règlement

Les zonages du Plan Local d'Urbanisme de Poissy concernés par le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville sont les suivants : UCa et UPa.

Les règlements de ces zonages n'autorisent pas les travaux et constructions liés au projet. Il est donc nécessaire de :

- prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures ;
- modifier les conditions des affouillements-exhaussements de sol.

Les zonages concernés par le projet nécessitant une mise en compatibilité de leur règlement sont les suivants : UCa et UPa.

3.2.4. 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.

3.2.5. Espaces boisés classés

D'après l'article L.130.1 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, des plantations d'alignements.

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 Poissy possède des espaces boisés classés figurant au plan de zonage (le golf de Béthemont, le parc Meissonier, le bois de Poncy, l'îlot Blanc et l'île Saint-Louis). **Toutefois l'aire d'étude n'intercepte aucun Espace Boisé Classé.**

3.2.6. 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 projet se situe dans le périmètre des servitudes suivantes :

- AC1 : Servitudes relatives au rayon de protection du pavillon de l'octroi et de l'hôtel de ville (monuments historiques) ;
- 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 protection radioélectrique de la station hertzienne de Saint-Germain-en-Laye) ;
- PT2 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles (faisceau hertzien de Evreux-Houilles) ;
- PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques ;
- I3 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz ;
- 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.

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 TGO phase 2.

3.2.7. Mise en compatibilité

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Poissy, il apparaît que certaines pièces nécessitent leur modification pour leur mise en compatibilité avec le projet de Tangentielle Ouest.

Un paragraphe de présentation du projet de Tangentielle Ouest sera intégré au **rapport de présentation page 97 dans le chapitre V-1-1-2 « Les Transports collectifs » après l'additif de janvier 2013 relatif au prolongement du RER E à l'Ouest.**

D'autre part, **une phrase sera ajoutée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) au tableau de synthèse « Déplacement » sur le projet de Tangentielle Ouest phase 2.**

Il convient également de modifier le règlement des zones UCa et UPa,

On propose d'insérer à l'article **UCa2** du règlement « Types d'occupation ou d'utilisation du sol admis sous conditions », la phrase suivante : « **Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public liés aux transports en commun et leur ouvrages annexes** » et de compléter la phrase « Les exhaussements et affouillements du sol uniquement s'ils sont rendus nécessaires à la réalisation des constructions autorisées, et à condition que des précautions soient prises pour prévenir et traiter l'éventuelle pollution des sols » avec « **ainsi que ceux liés aux projets de transports en commun** ».

De même dans l'article **UP2** du règlement « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières », les phrases suivantes : « **Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public liés aux transports en commun et leur ouvrages annexes sont autorisés en UPa** » et « **Les affouillements et les exhaussements du sol liés aux projets de transports en commun sont autorisés en UPa** ».

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

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.

Dans le cas du projet de Tangentielle Ouest, il a été décidé de ne pas créer d'emplacements réservés au profit du projet mais de simplement rendre le Plan Local d'Urbanisme compatible en adaptant les règlements lorsque cela s'avère nécessaire et de déclasser les espaces boisés lorsqu'ils sont présents dans les emprises du projet afin de pouvoir obtenir les autorisations de défrichements indispensables à sa réalisation.

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.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.14 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 chargé du suivi du SCOT, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant des organismes de gestion des parcs naturels régionaux). 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.121.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). 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 des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme est approuvée par la Déclaration d'Utilité Publique, lorsque celle-ci est requise (article L.123.14-2).

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

1. RAPPORT DE PRESENTATION

Texte de présentation du projet de Tangentielle Ouest à intégrer au rapport de présentation page 97 dans le chapitre V-1-1-2 « Les Transports collectifs » après l'additif de janvier 2013 relatif au prolongement du RER E à l'Ouest et avant le paragraphe « La gare de Poissy : un pôle d'échanges ».

Extrait de la page 97 du rapport de présentation :

[...]

Au total, le RER E transportera plus d'un demi million de passagers par jour. La capacité de transport de sa branche Ouest sera supérieure de près de 50 % à celle de la ligne actuelle Mantes-la-Jolie – Paris Saint-Lazare via Poissy.

Les travaux seront effectués par tranches successives, le planning ci-dessous les présente succinctement :

- **2013-2017** : travaux sur la ligne existante Mantes-la-Jolie / Paris-Saint-Lazare via Poissy (ligne J), permettant une amélioration des conditions de circulation au bénéfice de Transilien et des trains normands.
-
- **2014** : Début des travaux entre Hausmann-Sain-Lazare et Nanterre.
-
- **2020** : Mise en service de la branche Ouest du RER E.

Le projet Tangentielle Ouest (additif au rapport de présentation)

Portée par l'Etat, la Région Ile-de-France et le département des Yvelines, RFF, SNCF et le STIF, la Tangentielle Ouest est un projet de tram-train qui consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest au nord et au sud pour relier les réseaux structurants. Il se décompose en deux phases :

- *phase 1 de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER ;*
- *phase 2 de Saint Germain GC à Achères Ville.*

La Tangentielle Ouest phase 2 desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne L).

La mise en service du projet de Tangentielle Ouest phase 2 est envisagée à l'horizon fin 2019.

La gare de Poissy : un pôle d'échange

Sa localisation confère à la gare une fonction importante de pôle d'échanges située à l'interface entre plusieurs formes d'urbanisations et plusieurs systèmes de transport. Ce pôle d'échange est constitué par différentes entités destinées à satisfaire la fonction transport [...].

2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Texte à intégrer au PADD en page 6 dans le tableau de synthèse « Déplacement »

DEPLACEMENTS	
ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une desserte routière locale et nationale importante - Le projet d'amélioration de la R.D. 113 (A13, A14, RD 113), - Un territoire accessible et attractif, - Un transport ferré bien développé en direction de Paris (RER, SCNF), - Une desserte du territoire par de nombreuses lignes de bus publiques et privées, - 2 héliports, - Un contrat de pôle autour de la gare S.N.C.F. / R.E.R. et de la gare routière, - Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 reliant Saint-Germain GC à Achères Ville. 	<ul style="list-style-type: none"> - Peu de liaison ferroviaire de banlieue à banlieue, - Un réseau routier dense et saturé aux heures de pointe, - Peu de circulation douce, - Un important trafic de transit, notamment de poids lourds en zone urbaine.
ENJEUX	
<ul style="list-style-type: none"> - Accompagner l'ensemble des mesures du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U.), - Fluidifier le trafic et faciliter la traversée de Poissy dans l'axe Est/Ouest par la création d'un boulevard urbain, - Accompagner le projet d'amélioration de la desserte routière autour de la R.D.113. - Appuyer le « tracé vert » de l'A 104. 	

3. REGLEMENT

3.1. Zone UCa

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UCa

L'ensemble des zones UC comprend des secteurs à vocation essentielle d'habitat collectif.

I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UCA 1 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

Sont interdits :

- Les activités et occupations nouvelles incompatibles avec le voisinage des habitations pour des raisons de nuisances, de salubrité ou de sécurité comme les dépôts de ferrailles ou de véhicules.
- Les installations classées qui ne figurent pas sur la liste mentionnée à l'annexe du présent règlement.
- Les constructions à usage agricole.

ARTICLE UCA 2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL ADMIS SOUS CONDITIONS

Les constructions et autorisations du sol suivantes sont autorisées sous conditions :

- Les installations classées figurant sur la liste annexée au présent règlement, sont autorisées à condition qu'elles ne créent pas de risques ou de nuisances incompatibles avec le voisinage des habitations.
- L'aménagement et l'extension des installations classées existantes à condition que cela ne provoque pas une aggravation des risques de nuisances pour l'environnement.
- Dans la zone soumise au bruit, telle qu'elle figure sur le document graphique, les constructions à usage d'habitation si elles respectent les règles d'isolation acoustique.

- Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public liés aux transports en commun et leurs ouvrages annexes

- Les exhaussements et affouillements du sol uniquement s'ils sont rendus nécessaires à la réalisation des constructions autorisées et à condition que des précautions soient prises pour prévenir et traiter l'éventuelle pollution, ainsi que ceux liés aux projets de transports en commun.

L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres. En application de ce texte et de l'article R. 111-4-1 du code de la construction et de l'habitation, le classement sonore et les zones de protection acoustique ont été définis selon 5 types par arrêtés préfectoraux du 10 octobre 2000 et du 13 février 2004.

Dans les bandes d'isolement acoustiques situées de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposées lors des demandes de permis de construire. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe du PLU et sont intégrés au Plan des Informations Utiles.

Les démolitions sont soumises au permis de démolir sur l'ensemble du territoire communal en application de l'article R. 421-27 du Code de l'urbanisme et de la délibération n°31 du Conseil Municipal du 27 septembre 2007. Par ailleurs, les constructions figurant sur la liste annexée au présent règlement sont considérées comme des éléments bâtis remarquables au titre de l'article L. 123-1 7° d du code de l'urbanisme. Conformément à l'article R 421-23 h, les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le P.L.U a identifié, en application de l'article L. 123-1-7, comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager, doivent être précédés d'une déclaration préalable.

Nota : les autres articles de la zones UCa ne sont pas modifiés.

3.2. Zone UP

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UP

Les zones UP sont des secteurs à vocation essentielle d'habitat individuel, pouvant accueillir quelques activités.

I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UP 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits dans la zone UP, sauf s'il s'agit d'équipements publics.

- Les activités et occupations nouvelles incompatibles avec la salubrité, la sécurité, la quiétude et la bonne tenue du voisinage, dont les dépôts de ferraille et de véhicules.
- Les bâtiments d'exploitation agricole sauf en UPb.
- Les constructions à usage industriel et les entrepôts.
- Les terrains aménagés pour le camping et le stationnement des caravanes.
- Les installations classées qui ne figurent pas dans la liste annexée.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières, sablières, gravières ou ballastières.
- Les habitations légères de loisirs.
- Sont par ailleurs interdites en UPd les constructions nouvelles à usage d'habitation, de bureaux, de commerce et d'artisanat.

ARTICLE UP 2 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Les installations classées sont admises dans les zones UPa UPb UPc, à condition de respecter la législation en vigueur et de figurer dans la liste annexée au présent règlement.
- La construction de bâtiments est admise en UPd à condition qu'elle n'implique qu'une extension de constructions existantes.
- Les constructions à usage d'activités commerciales, artisanales et de services sont autorisées en UPa, UPb, UPc à condition que la surface affectée à l'activité ne dépasse pas 200 m² de SHON (annexes comprises) par établissement.

- Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public liés aux transports en commun et leurs ouvrages annexes sont autorisés en UPa.
- Les affouillements et les exhaussements du sol liés aux projets de transport en commun sont autorisés en UPa.

- Dans les secteurs repérés sur le document graphique comme éléments de paysages remarquables, protégés au titre de l'article L-123.1.7ème du Code de l'Urbanisme

1. les travaux ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte à un élément de paysage, notamment les mouvements de terre et les coupes ou abattages d'arbres, doivent faire l'objet d'une déclaration préalable au titre des travaux, installations et aménagements, en

application de l'article R. 421-23, h, du code de l'urbanisme, issu du décret n°2007-18 du 5 janvier 2007. Cette déclaration pourra être refusée ou soumise à des conditions particulières, si les travaux envisagés sont de nature à porter atteinte de manière irréversible à l'aspect extérieur des lieux.

2. aucune construction ne peut être implantée à l'exception des abris de jardins s'ils occupent au maximum 5 m² au sol et 2,50 m de hauteur à l'égout. Des aménagements, des extensions de constructions existantes (sans changement de destination), peuvent être effectuées dans la continuité du bâti et dans une limite de 20% de la SHON.

L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres. En application de ce texte et de l'article R. 111-4-1 du code de la construction et de l'habitation, le classement sonore et les zones de protection acoustique ont été définis selon 5 types par arrêtés préfectoraux du 10 octobre 2000 et du 13 février 2004.

Dans les bandes d'isolement acoustiques situées de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposées lors des demandes de permis de construire. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe du PLU et sont intégrés au Plan des Informations Utiles.

Les démolitions sont soumises au permis de démolir sur l'ensemble du territoire communal en application de l'article R. 421-27 du Code de l'urbanisme et de la délibération n°31 du Conseil Municipal du 27 septembre 2007. Par ailleurs, les constructions figurant sur la liste annexée au présent règlement sont considérées comme des éléments bâtis remarquables au titre de l'article L. 123-1 7° d du code de l'urbanisme. Conformément à l'article R 421-23 h, les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le P.L.U a identifié, en application de l'article L. 123-1-7, comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager, doivent être précédés d'une déclaration préalable.

Nota : les autres articles de la zones UP ne sont pas modifiés.