

Tangentielle Ouest

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

Pièce 1

Pièce 1

PARTIE I

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

(Avec obtention de la DUP TGO Phase 1)



Yvelines
Conseil général



**SOMMAIRE DE LA PARTIE 1 : MISE EN COMPATIBILITE
DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE**

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 Saint-Germain-en-Laye	21
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité	28
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE	29
1. Tableau de superficie des espaces boisés classés : page 260 du rapport de présentation après mise en compatibilité	30
2. Plan de zonage après mise en compatibilité	31

TABLE ILLUSTRATIONS

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

TABLEAUX

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

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 Saint-Germain-en-Laye.

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 Saint-Germain-en-Laye avec le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville dans le département des Yvelines.

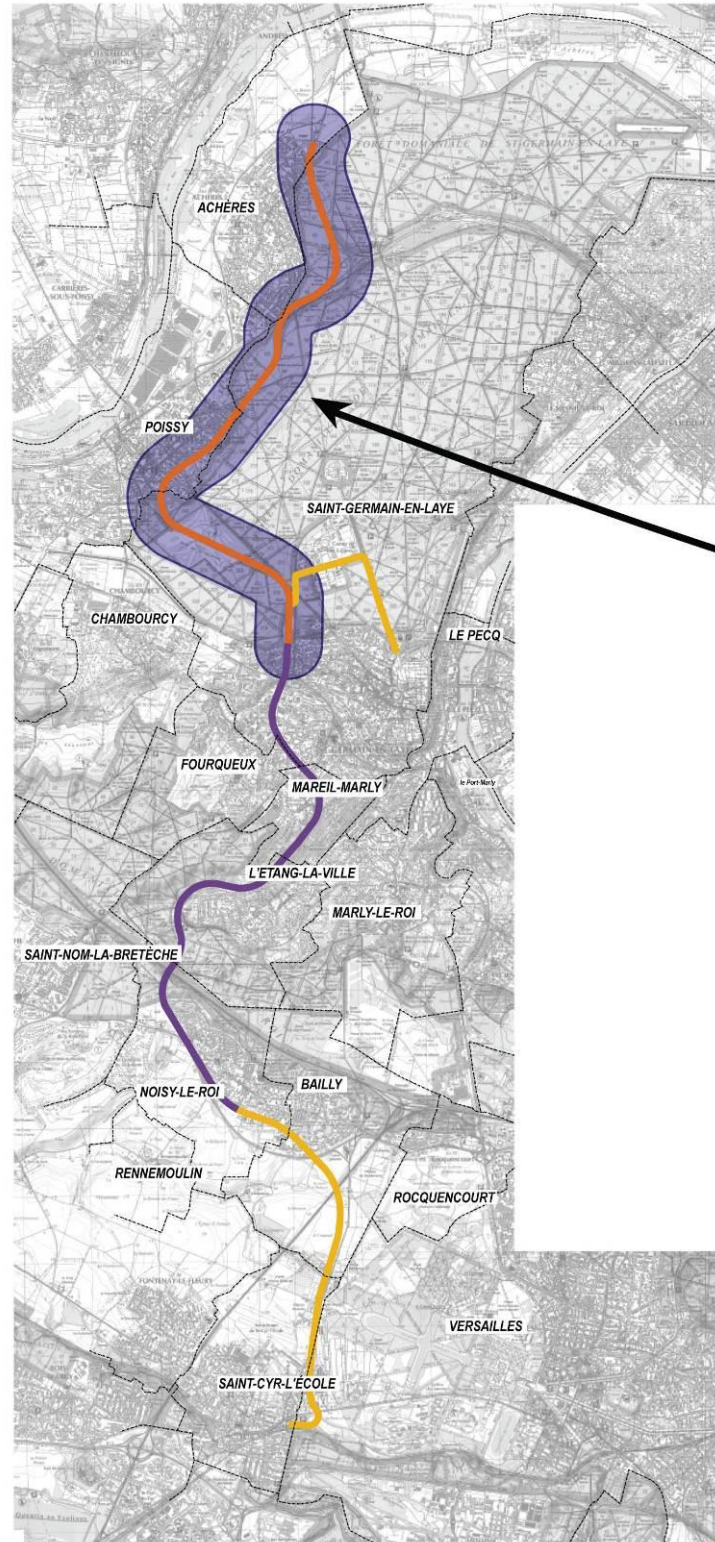
Les plans de zonage concernés par les emprises du projet doivent être adaptés afin de réduire l'espace boisé classé et permettre la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance).

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.123-14 du Code de l'Urbanisme.

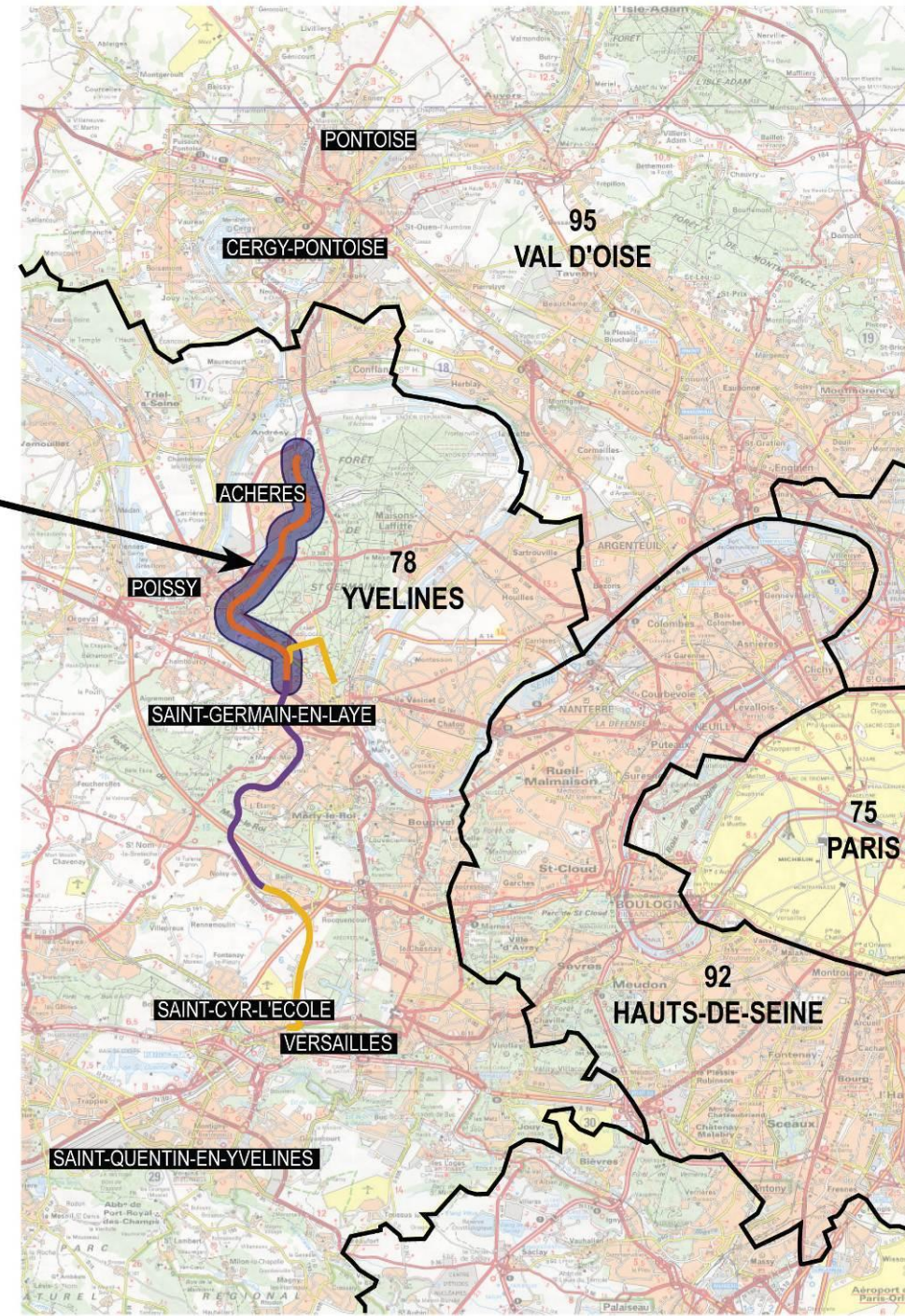
Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.







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



-  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.

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.

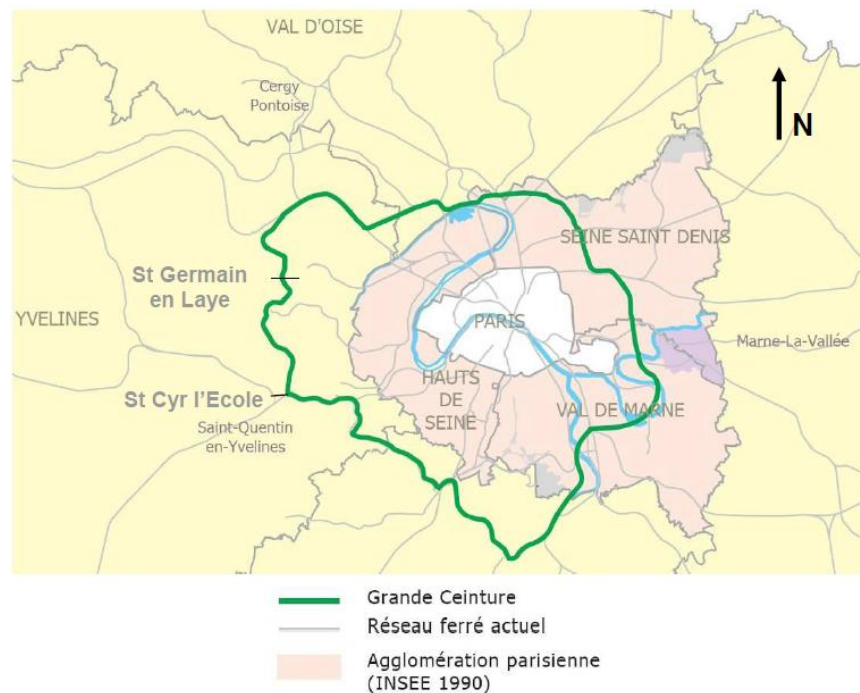


Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture Source : SNCF IGP

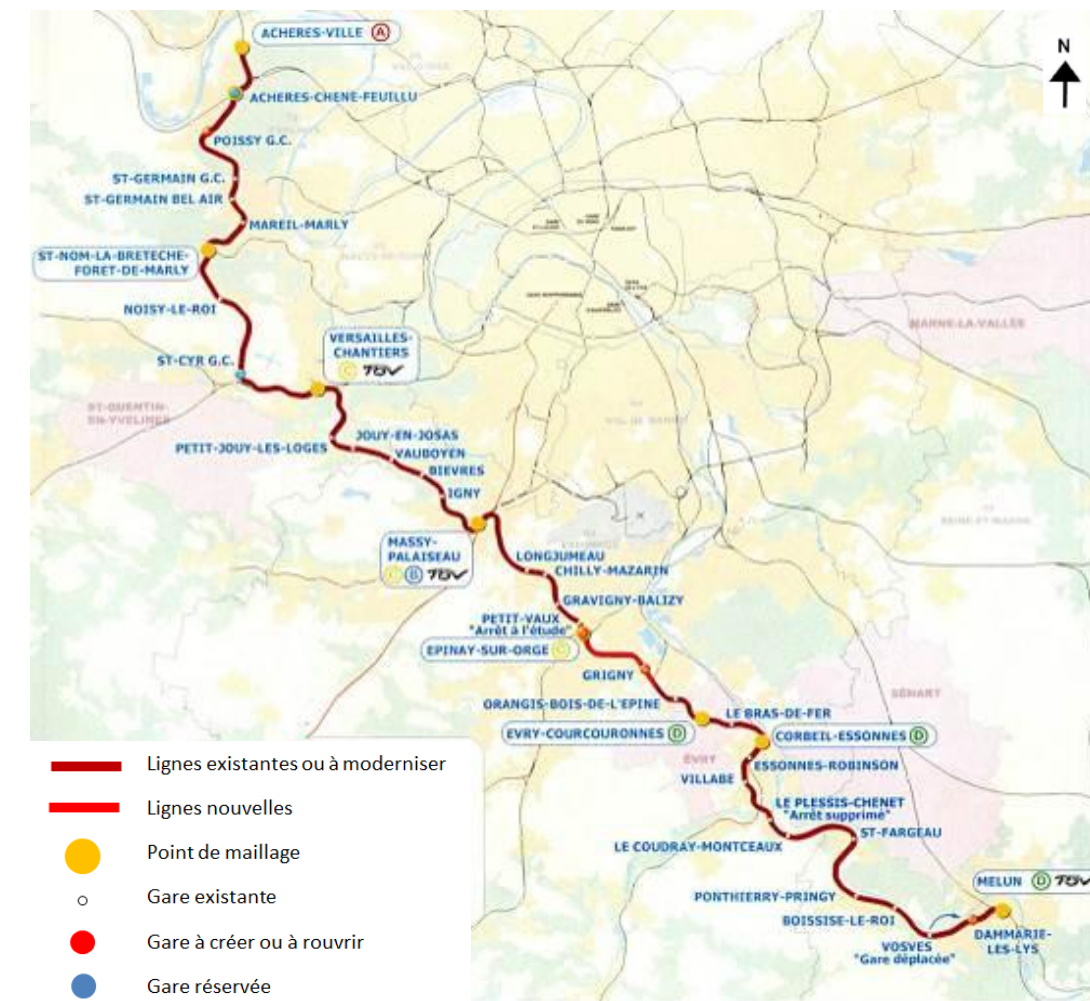


Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud

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

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.

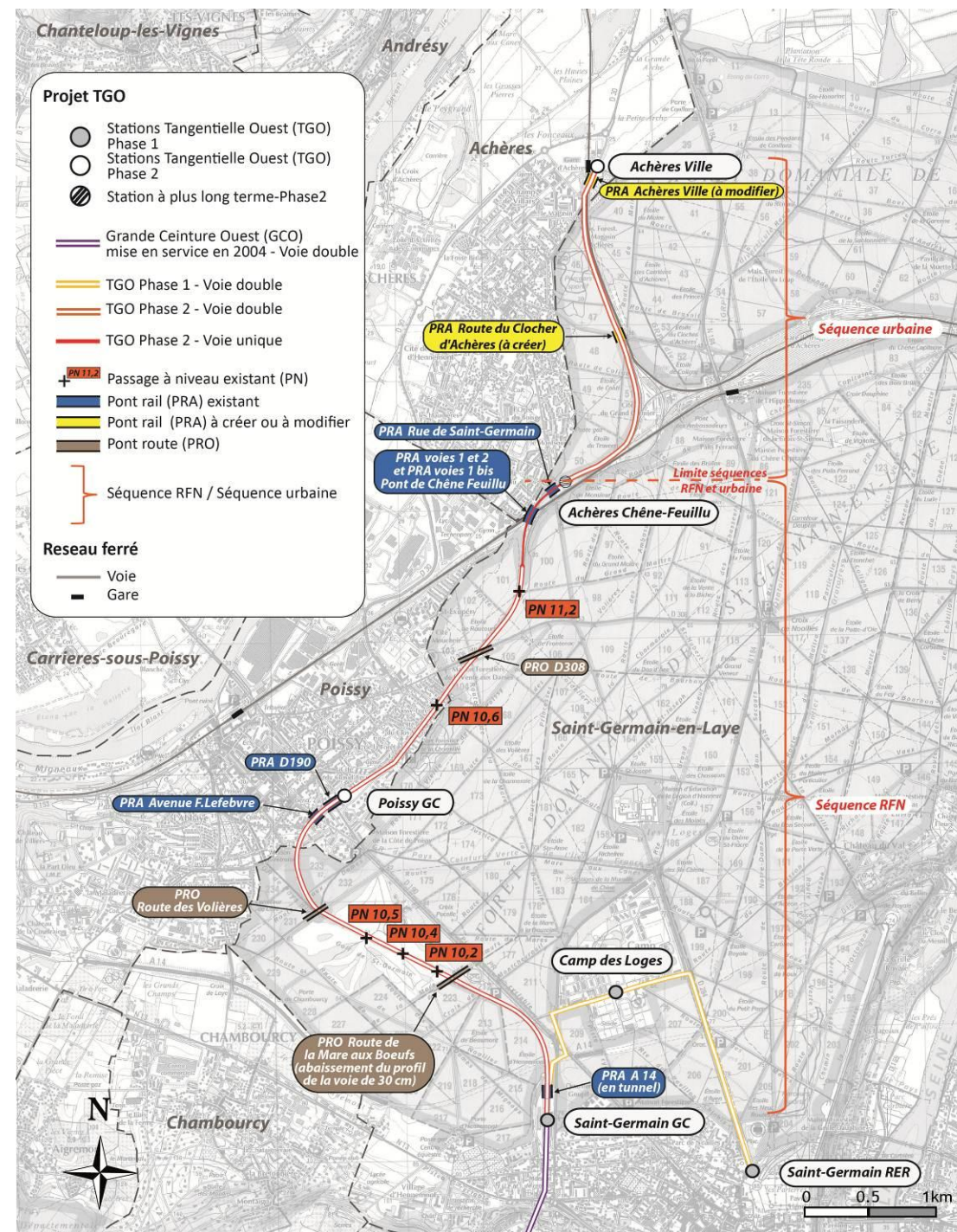


Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

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 sur l'utilité publique du projet assortie de neuf recommandations.

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 la réalisation d'une station à Achères Chêne-Feuillu à l'horizon de réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

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'Ecole (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 LNP (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).

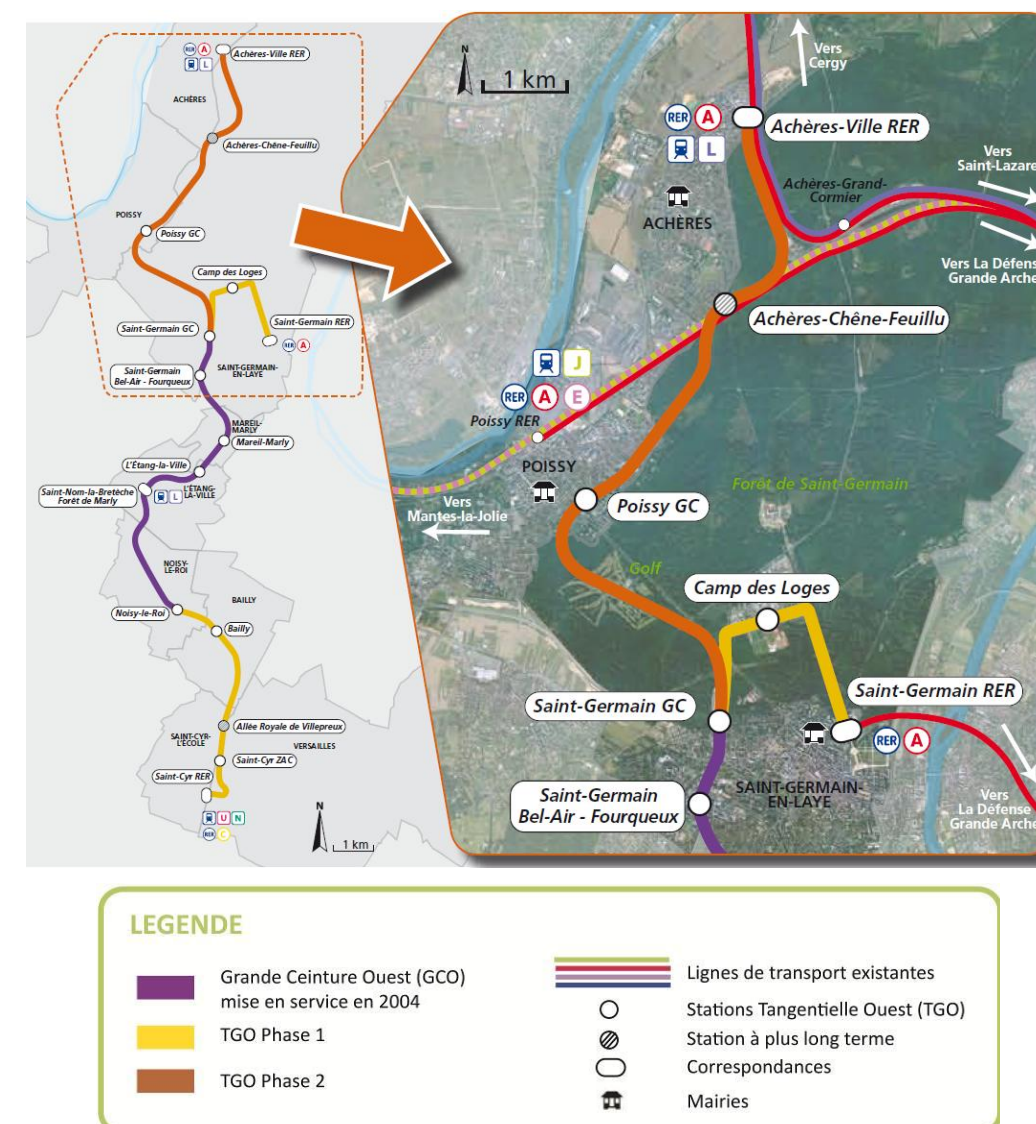


Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville

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 État-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'Ile-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.



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.



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'Ile-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 DRIAFAF (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 tangentielles 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								■

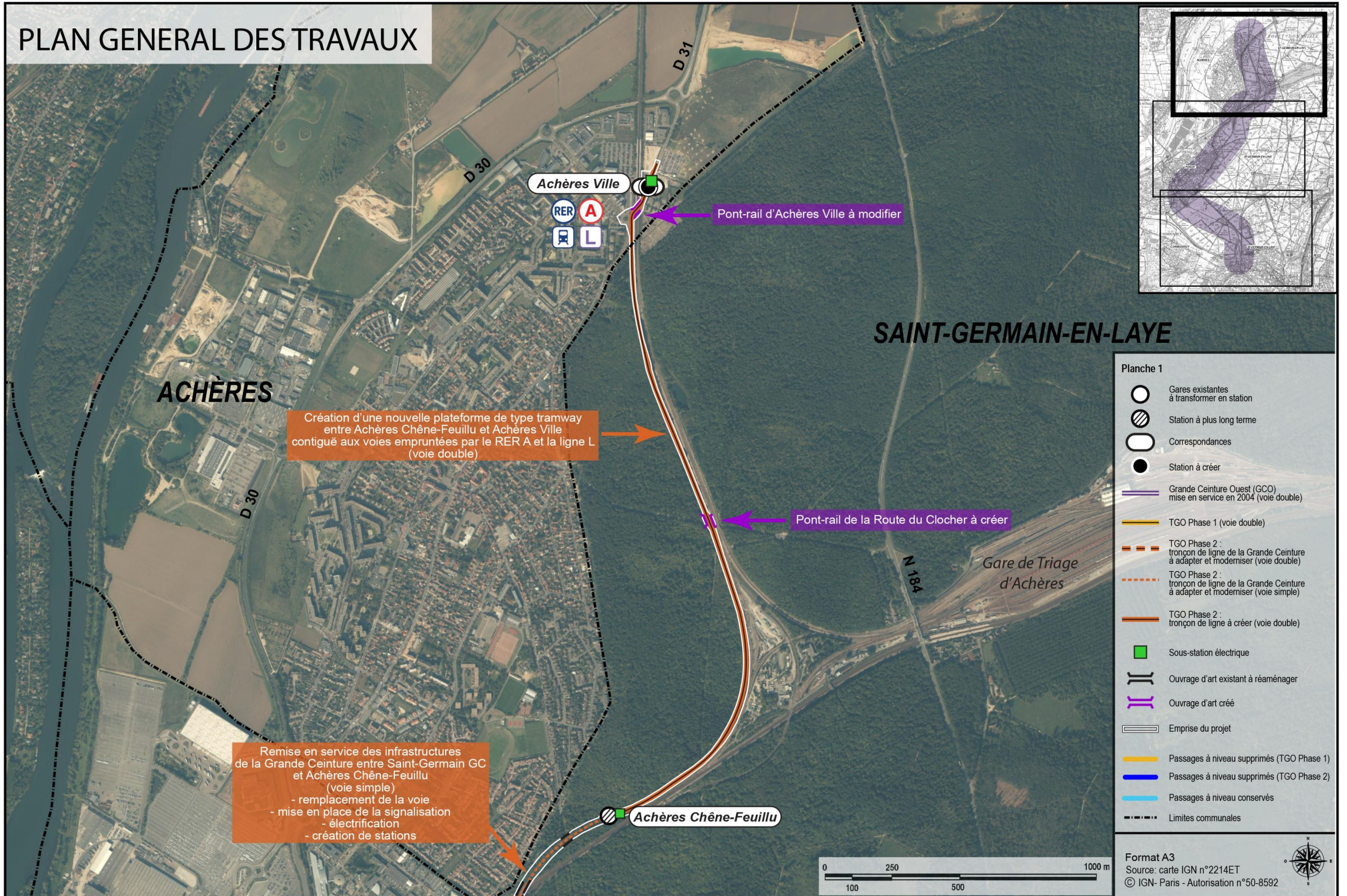
Figure 7 : Planning prévisionnel

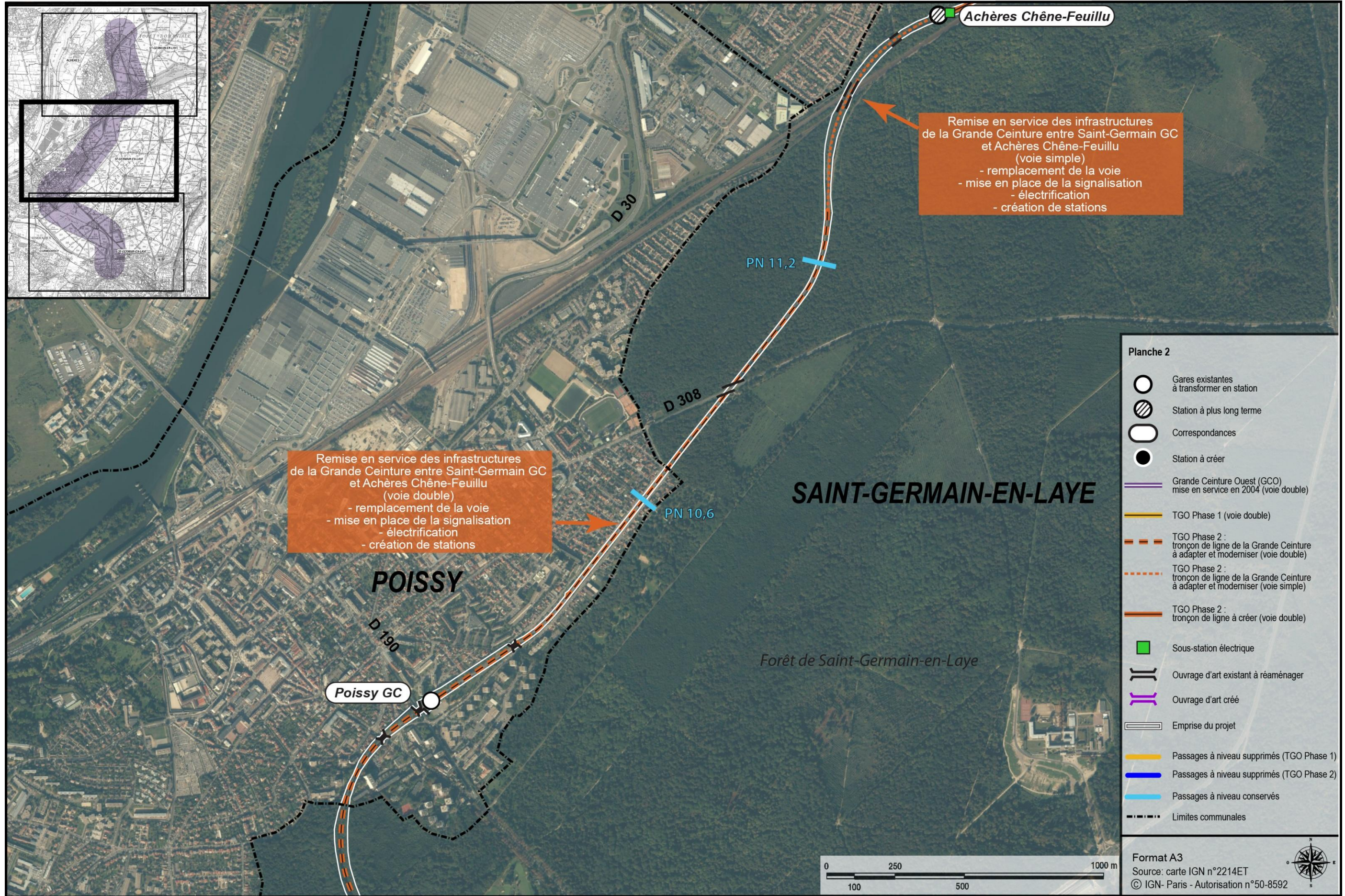
2.7. Plan général des travaux

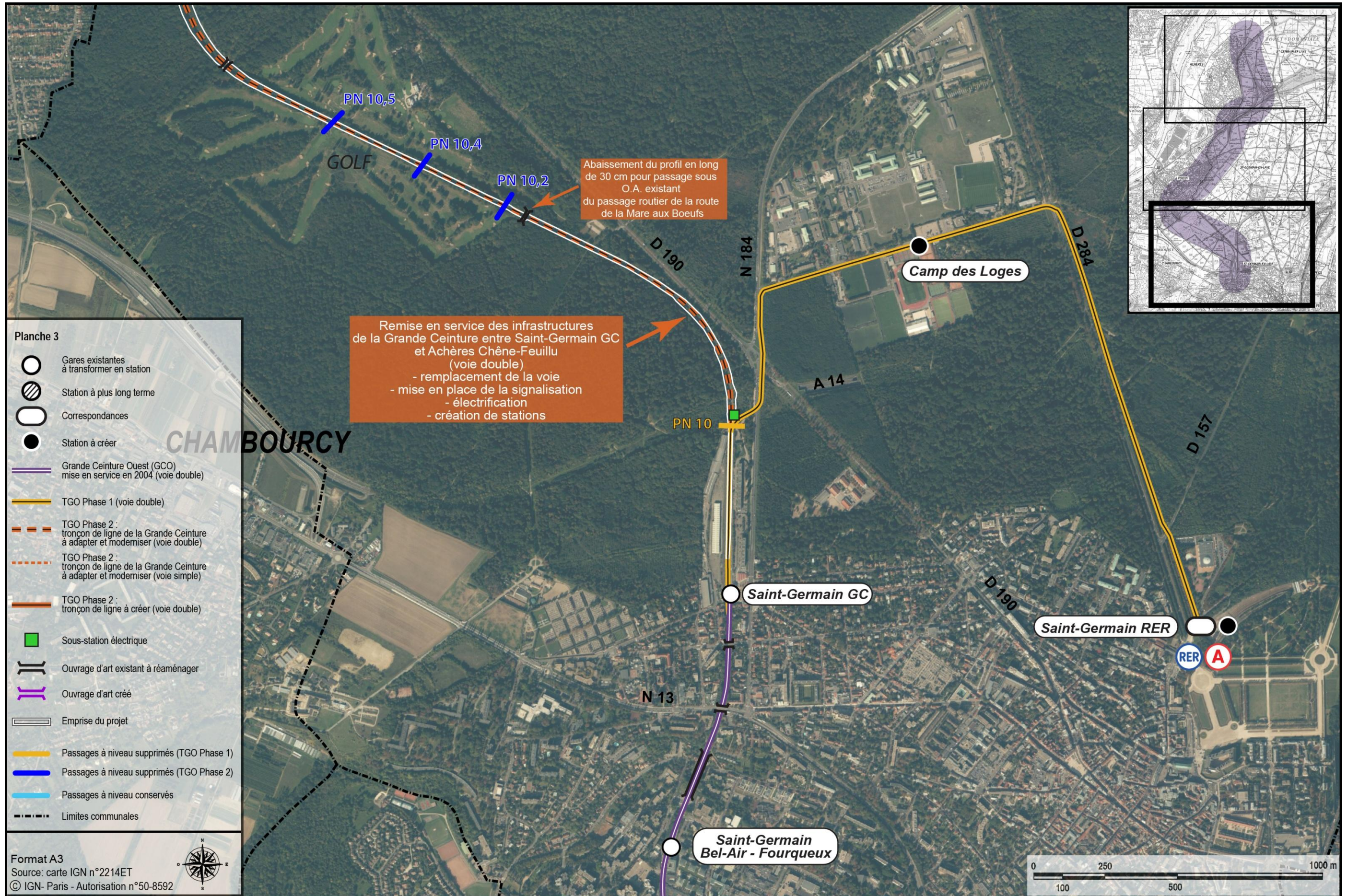
Le plan ci-après correspond au Plan Général des Travaux issu de la Pièce C du dossier d'enquête d'utilité publique.

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

PLAN GENERAL DES TRAVAUX







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 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 dernière révision du PLU du 11 avril 2013 dans le cadre du projet Lisière Pereire et de la dernière modification du 11 juillet 2013 portant sur la zone UE. Il prend en considération la Mise en Compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye suite à la Déclaration d'Utilité Publique de TGO phase 1 pris par **arrêté préfectoral le xxx**. 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.

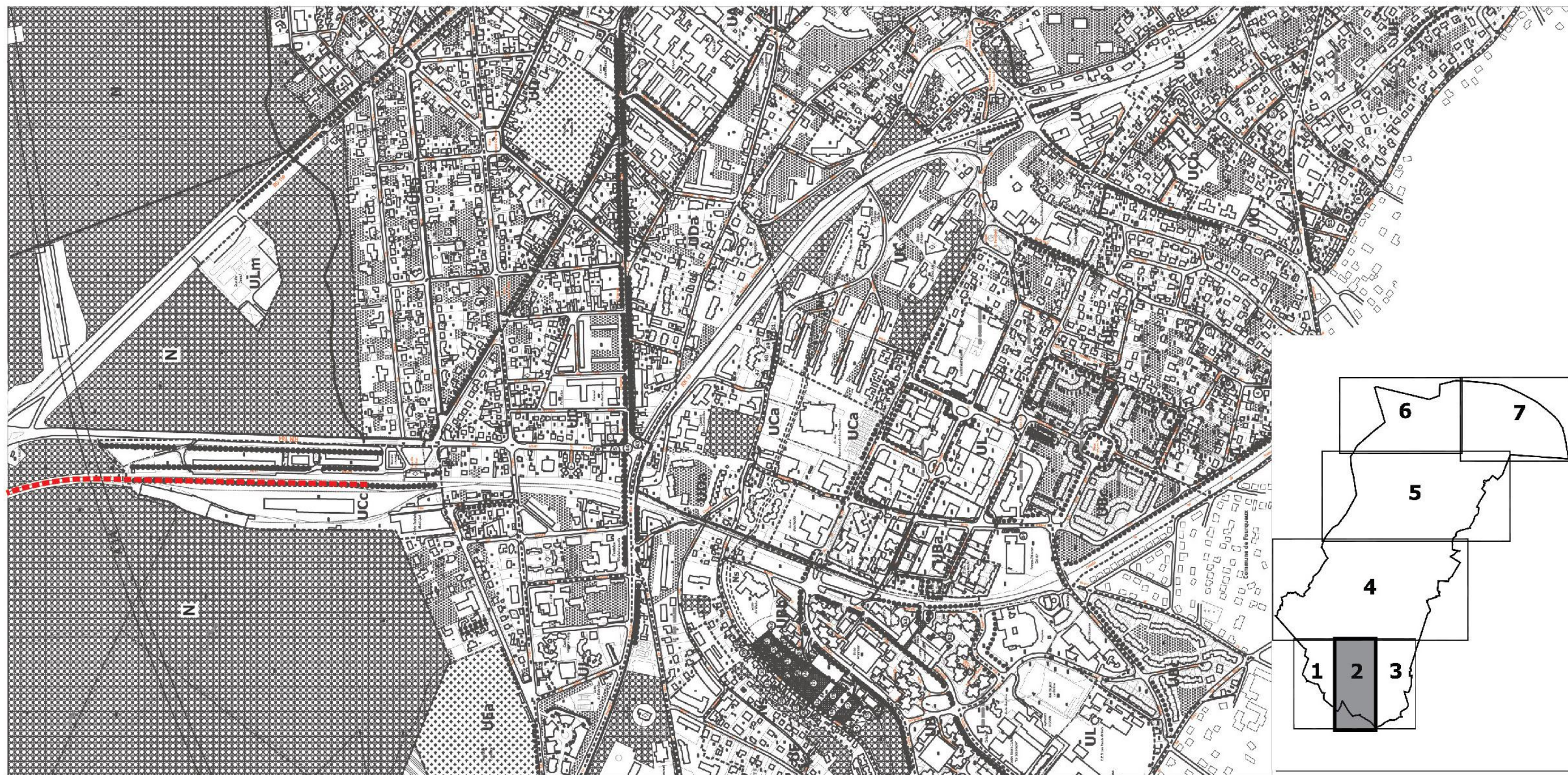
3.2.3. Zonage réglementaire

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

Légende

	Espace boisé classé		Zone destinée à recevoir des activités principalement ferroviaires								
	Élément paysager à protéger (article L 123 -1,7°)		Zone urbaine mixte centrale 1ère couronne du secteur sauvegardé, noyau ancien et historique hors PSMV		ZAC du centre urbain du Bel-Air		Rue Saint-Léger (orientation d'aménagement)		Secteur pavillonnaire de la ZAC des Côteaux du Bel Air		
	Emplacement réservé (voir annexe 4.1.1 du règlement)		Zone urbaine mixte englobant l'ancienne ZUP des côteaux du Bel-Air		Zone urbaine mixte présentant de nombreux espaces verts		Maison verte (orientation d'aménagement)		Pavillons Boulevard de la Paix et 37 rue de Fourqueux		Place Frahier - Gare grande ceinture (orientation d'aménagement)
	Alignement d'arbres à préserver		Zone urbaine mixte		2ème couronne du centre ancien à dominante d'activités		2ème couronne du centre ancien à dominante d'habitation				
	Alignement d'arbres à créer		Zone aux espaces verts ou naturels de qualité comportant de l'habitat pavillonnaire plus ou moins aéré		Quartier Pérelre		Lotissement des Charmettes				
	Cheminement à préserver et à créer		Zone d'habitat pavillonnaire à l'implantation aérée et verdoyante								
	Piste cyclable à préserver ou à créer		Zone d'activités et équipements publics		Zone d'activités moins dense aux espaces verts de qualité		Zone d'activités en limite de Chambourcy		Zone d'activités militaires		
	Monument historique classé ou inscrit		Zone agricole de la plaine de la Jonction								
	Bâtiment remarquable		Zone naturelle		Zone construite au milieu de la forêt, occupations bâties et activités encore existantes (hôtels, restaurants, loisirs et éducation)						
	Arbre remarquable				Secteur occupé par le lycée agricole et ses activités						
	Limite de zone				Zone naturelle correspondant à des occupations liées à des activités sportives						
	Marge de recul de 50 mètres par rapport à la lisière de la forêt				Zone d'accueil d'équipements culturels ou touristiques liés au patrimoine historique et naturel existant						

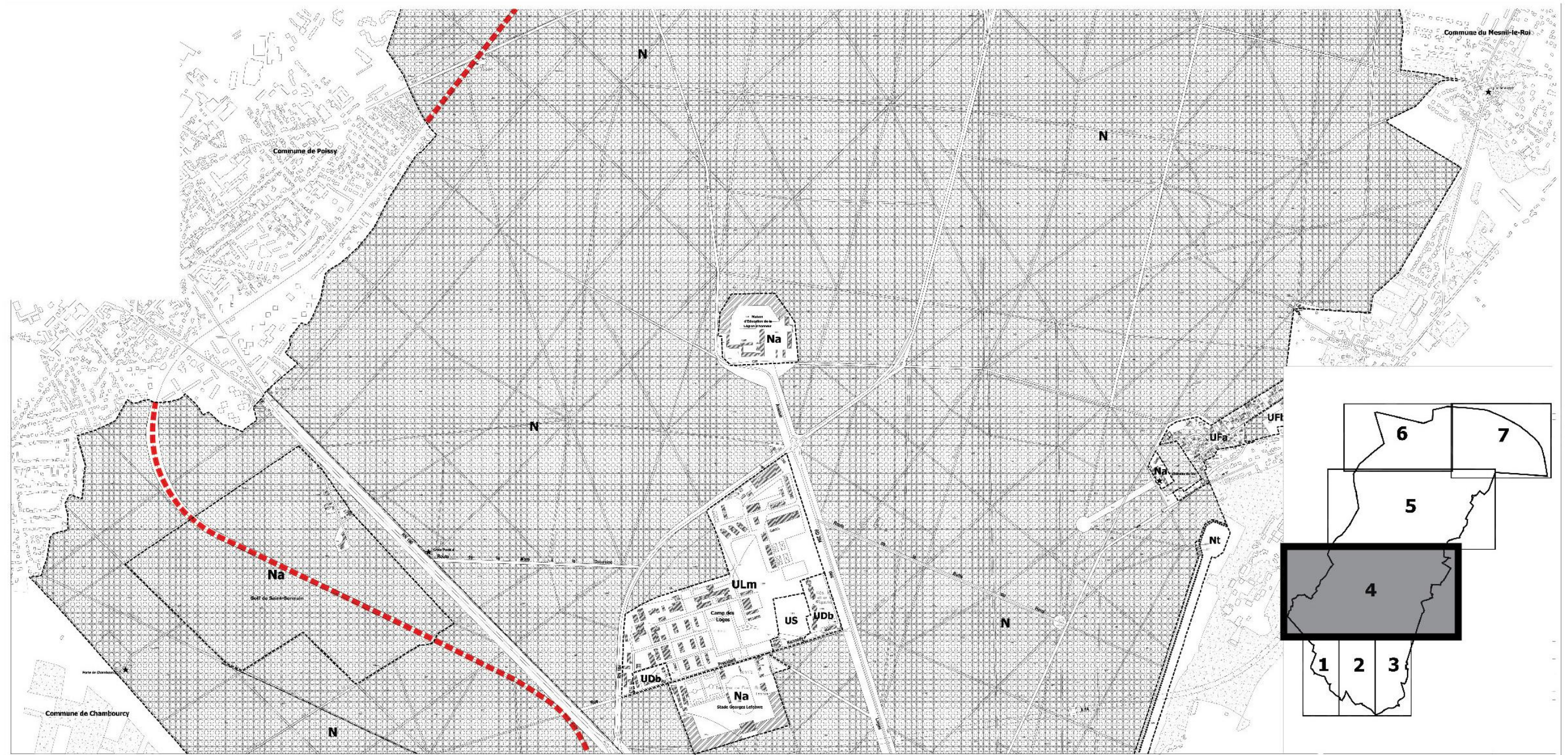
LEGENDE :
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE



■■■■■ linéaire de la TGO2

0 200m

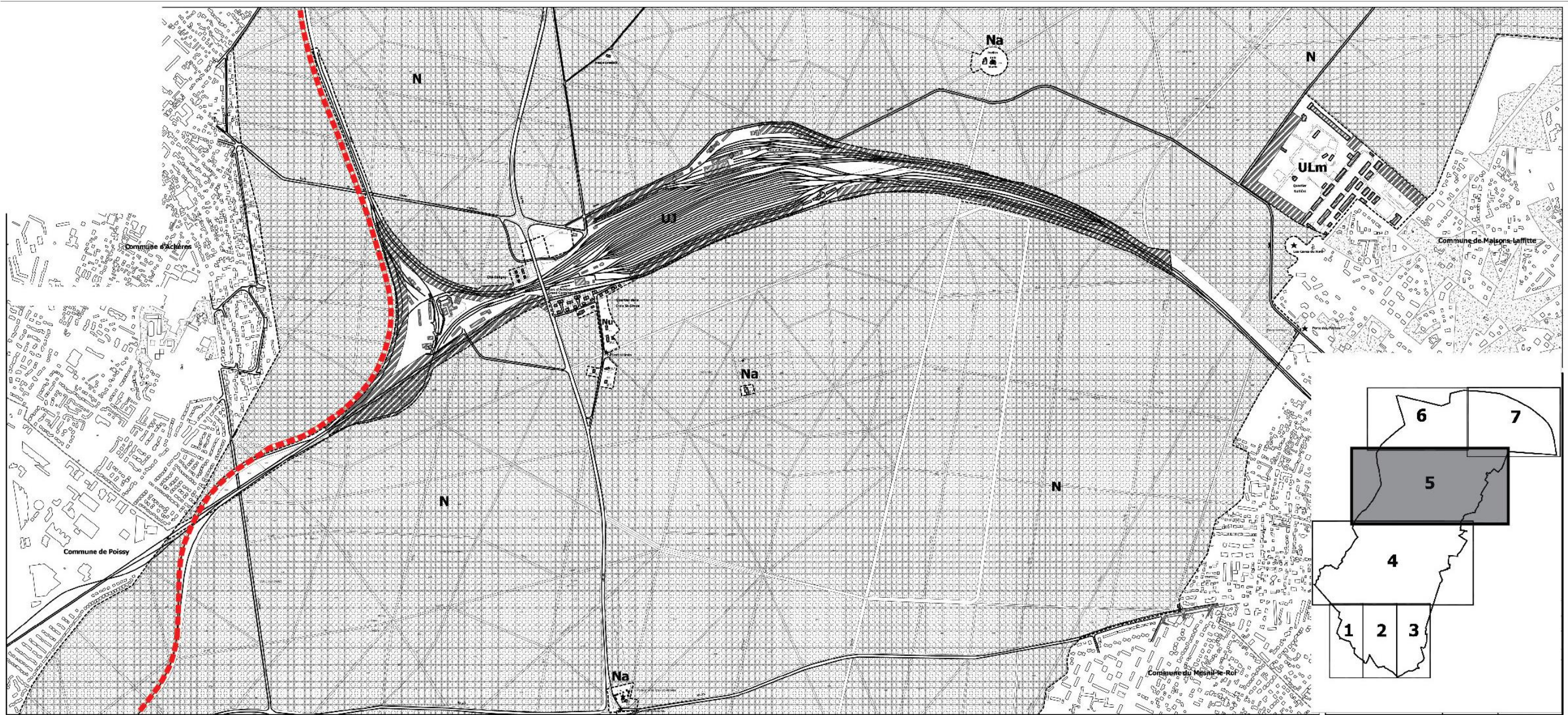
SITUATION DU PROJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (2-9)



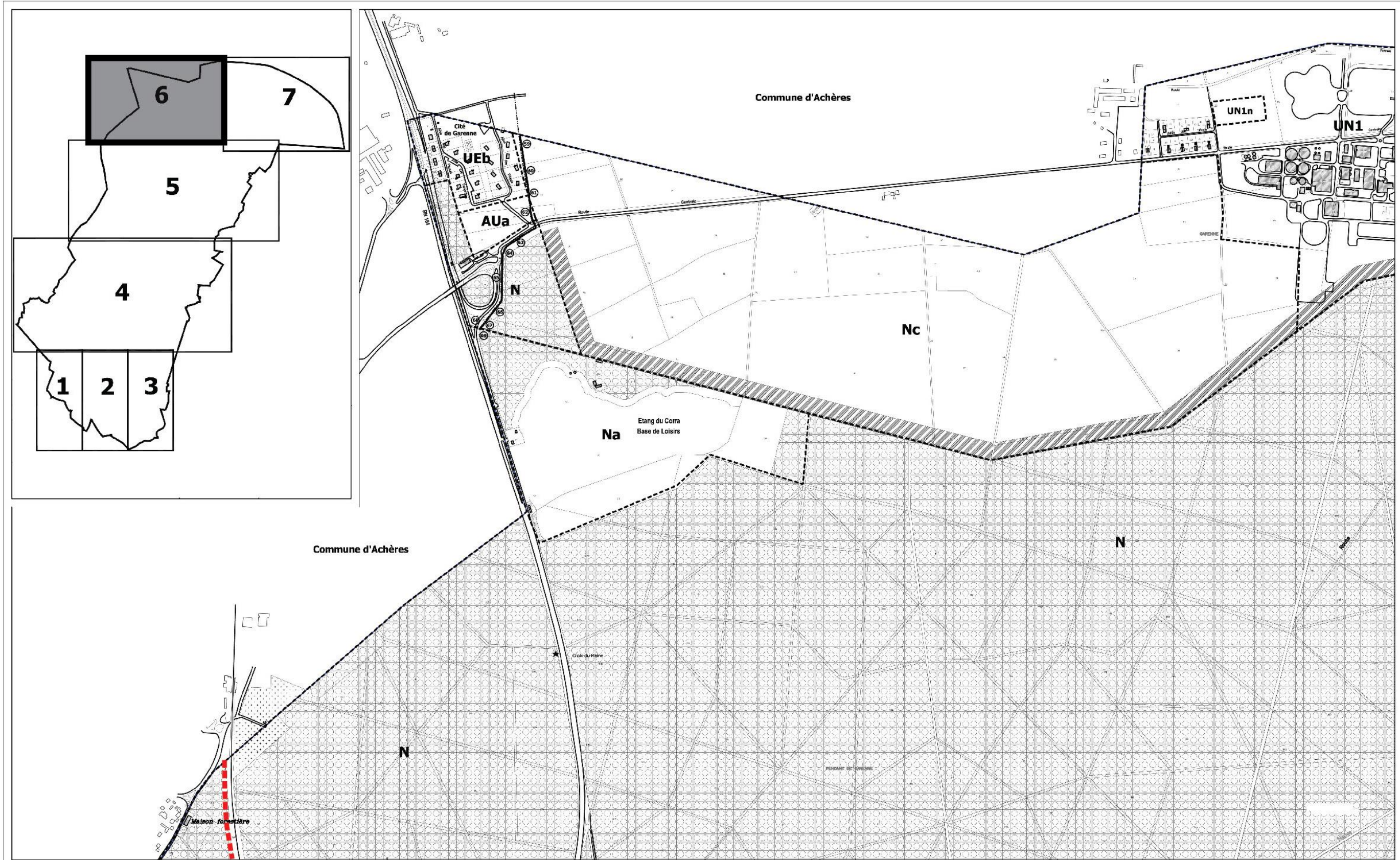
■■■■■ linéaire de la TGO2



SITUATION DU PROJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (4-9)



SITUATION DU PROJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (5-9)



..... linéaire de la TGO2 0 250m

SITUATION DU PROJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (6-9)

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 TGO 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 TGO 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.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 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 52 000 m²), en zone N, au droit des emprises du projet **et de modifier le tableau de la page 260** relatif à la superficie des espaces boisés classés en conséquence.

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.

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.

3.2.8. 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 leur modification pour leur mise en compatibilité 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, sur une superficie estimée à environ 52 000 m², la surface d'Espaces Boisés Classés passe donc de 3459 ha à 3453,8 ha après mise en compatibilité.

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, L123-14-2 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. 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

* La diminution s'explique presque intégralement par une mise en conformité avec la réalité du terrain.

** 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	3453,8 ha*
Éléments Paysagers à Protéger	33 ha**	43,6 ha











































* La diminution s'explique presque intégralement par une mise en conformité avec la réalité du terrain.

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

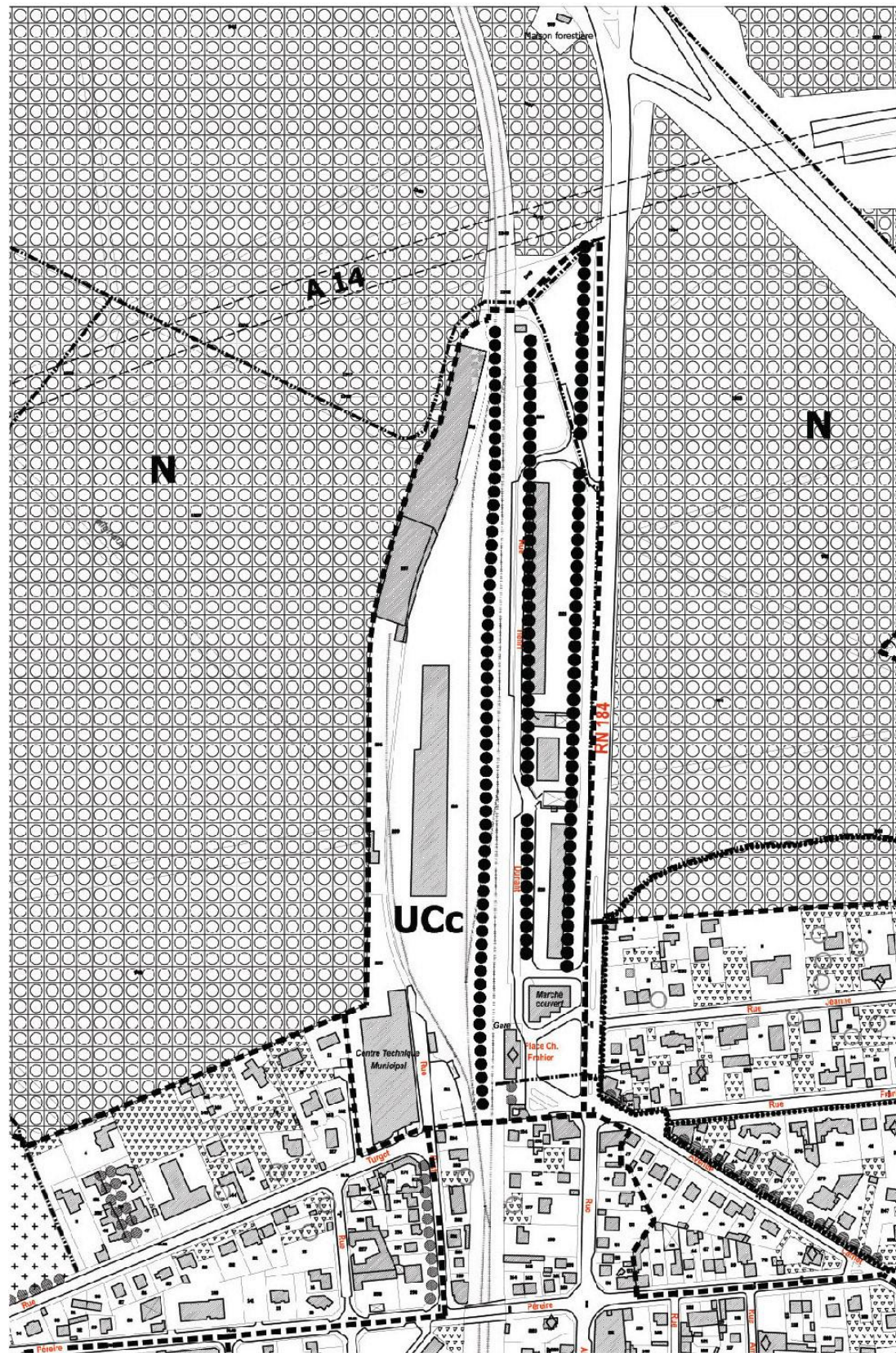
2. PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

Légende

	Espace boisé classé		Zone destinée à recevoir des activités principalement ferroviaires		ZAC du centre urbain du Bel-Air		Rue Saint-Léger (orientation d'aménagement)		Secteur pavillonnaire de la ZAC des Côteaux du Bel Air
	Élément paysager à protéger (article L. 123-1,7°)		Zone urbaine mixte centrale 1ère couronne du secteur sauvegardé, noyau ancien et historique hors PSMV		Maison verte (orientation d'aménagement)		Pavillons Boulevard de la Paix et 37 rue de Fourqueux		Place Frahier - Gare grande ceinture (orientation d'aménagement)
	Emplacement réservé (voir annexe 4.1.1 du règlement)		Zone urbaine mixte englobant l'ancienne ZUP des Côteaux du Bel-Air		2ème couronne du centre ancien à dominante d'activités		2ème couronne du centre ancien à dominante d'habitation		
			Zone urbaine mixte présentant de nombreux espaces verts		Quartier Pérelre		Lotissement des Charmettes		
	Alignement d'arbres à préserver		Zone urbaine mixte		Zone d'habitat pavillonnaire à l'implantation aérée et verdoyante				
	Alignement d'arbres à créer		Zone aux espaces verts ou naturels de qualité comportant de l'habitat pavillonnaire plus ou moins aéré		Zone d'activités et équipements publics		Zone d'activités moins dense aux espaces verts de qualité		Zone d'activités en limite de Chambourcy
	Cheminement à préserver et à créer		Zone d'habitat pavillonnaire à l'implantation aérée et verdoyante		Zone agricole de la plaine de la Jonction				Zone d'activités militaires
	Piste cyclable à préserver ou à créer		Zone d'activités et équipements publics		Zone construite au milieu de la forêt, occupations bâties et activités encore existantes (hôtels, restaurants, loisirs et éducation)				
	Monument historique classé ou inscrit		Zone naturelle		Secteur occupé par le lycée agricole et ses activités				
	Bâtiment remarquable				Zone naturelle correspondant à des occupations liées à des activités sportives				
	Arbre remarquable				Zone d'accueil d'équipements culturels ou touristiques liés au patrimoine historique et naturel existant				
	Limite de zone								
	Marge de recul de 50 mètres par rapport à la lisière de la forêt								

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



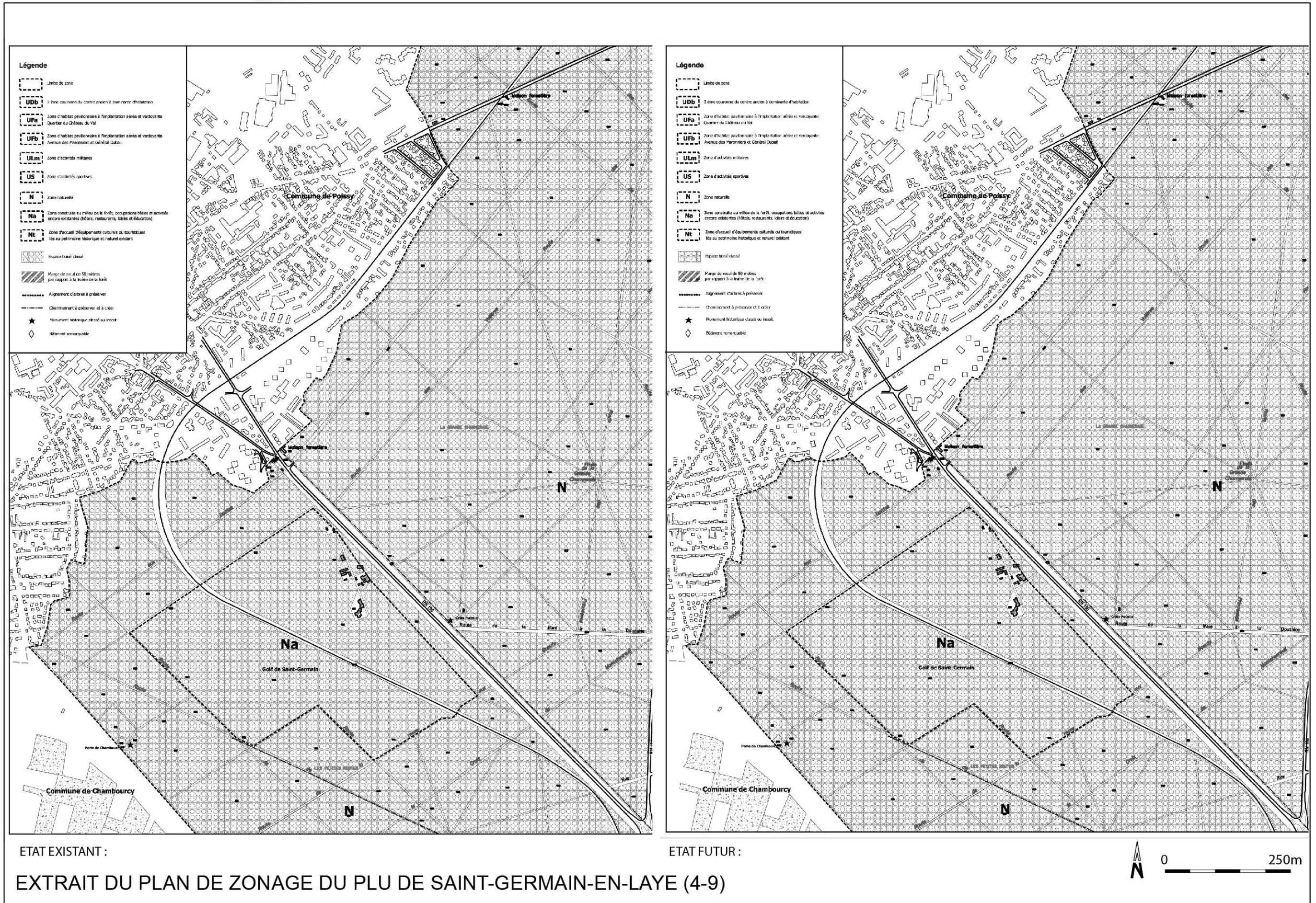
ETAT EXISTANT :

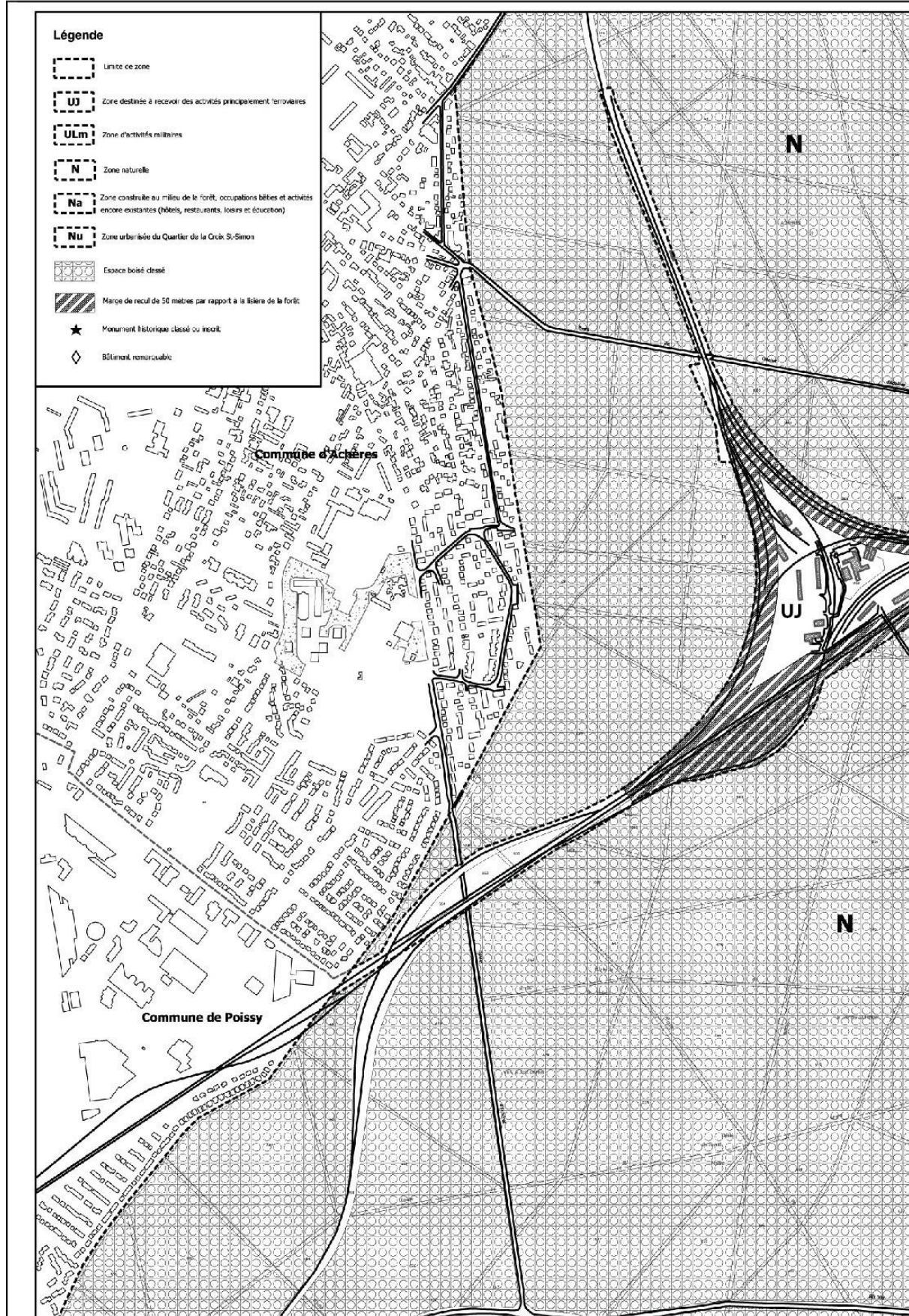


ETAT FUTUR :

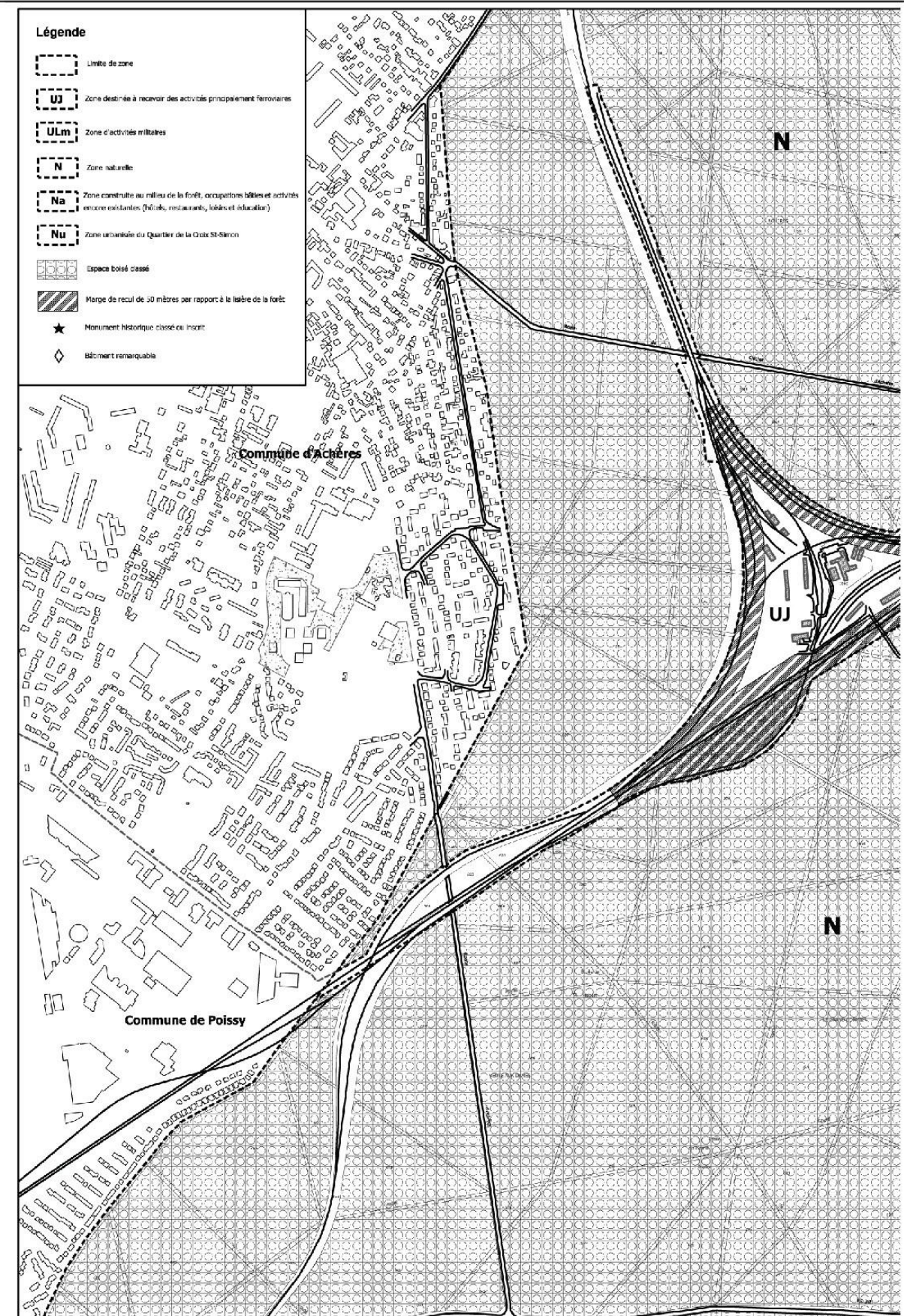
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (2-9)







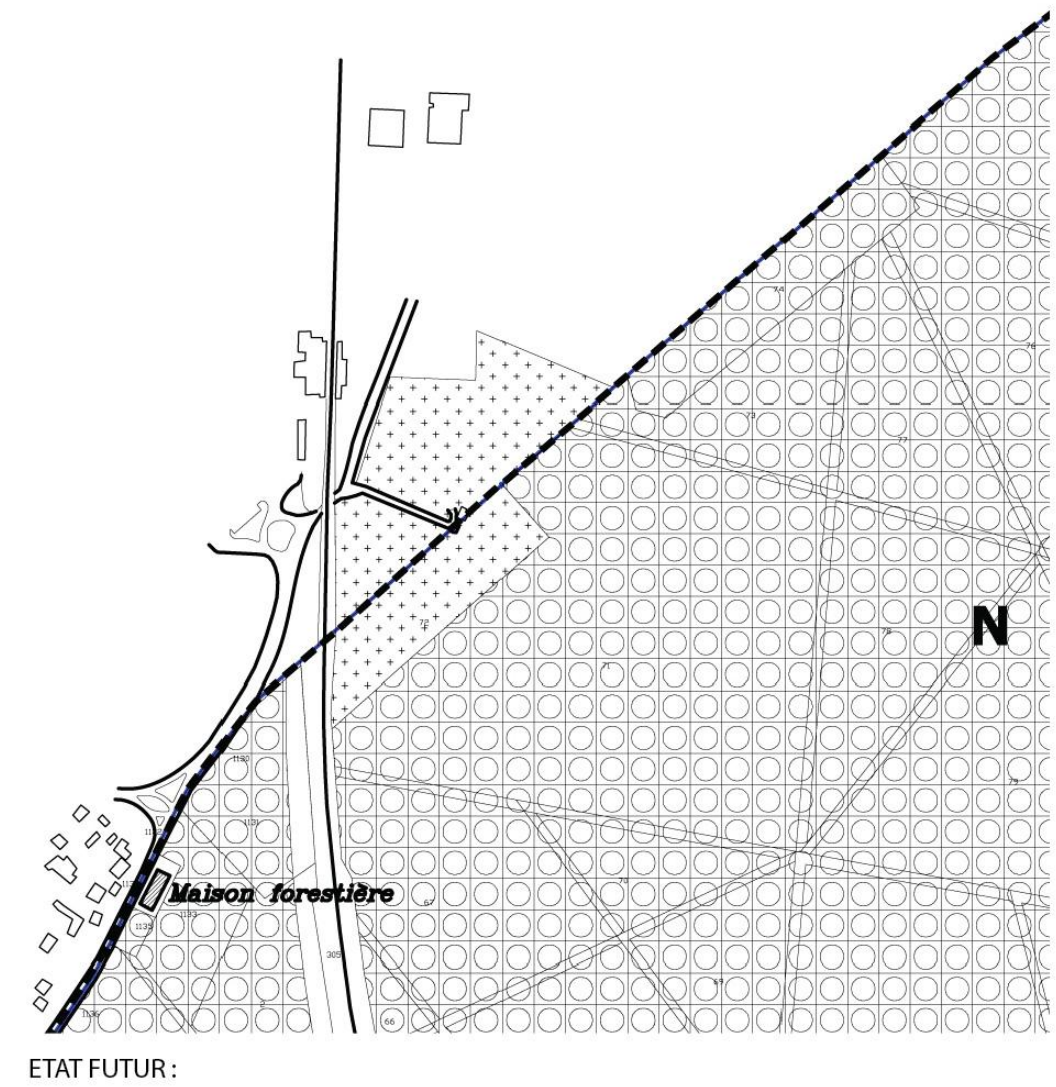
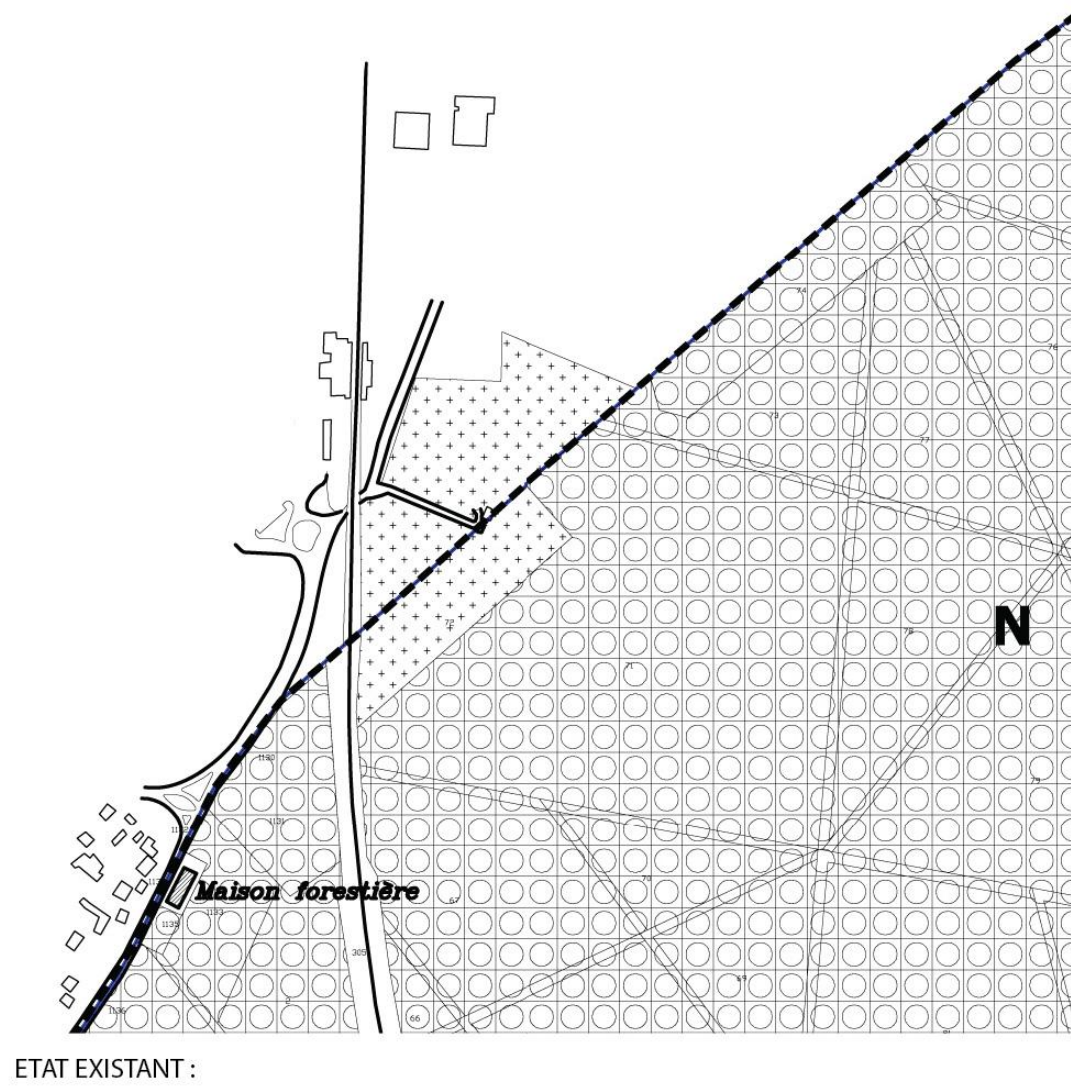
ETAT EXISTANT :
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (5-9)



ETAT FUTUR :
0 250m

Commune d'Achères

Commune d'Achères



EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (6-9)

