

DEPARTEMENT DES YVELINES
COMMUNES DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, POISSY ET ACHERES

TRAM 13 EXPRESS PHASE 2
(Tangentielle Ouest) Saint-Germain-Grande
Ceinture / Achères-Ville RER

Enquête publique complémentaire unique portant
sur :
la déclaration d'utilité publique et
la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
de la ville de Saint-Germain-en-Laye

CONCLUSIONS ET AVIS

Paris, le 23 avril 2018

Commission d'enquête :
Présidente : Marie-Claire EUSTACHE
Membres titulaires : Georges-Michel BRUNIER et Alain CLERC

Paris, le 23 avril 2018

DOCUMENT 2**TABLE DES MATIERES**

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	5
<i>Objet de l'enquête unique</i>	5
<i>Le cadre juridique de l'enquête unique</i>	5
Le contexte	5
Les textes applicables.....	11
<i>Description sommaire du projet</i>	18
Les acteurs du projet.....	18
Présentation de l'opération.....	19
Les caractéristiques du projet :	21
DEROULEMENT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	26
<i>Désignation de la commission d'enquête</i>	26
<i>Arrêté Préfectoral</i>	26
<i>Durée de l'enquête complémentaire unique</i>	26
<i>Réunion publique</i>	26
<i>Clôture de l'enquête complémentaire unique</i>	27
<i>Registres d'enquête</i>	27
<i>Participation du public par voie électronique</i>	28
<i>Observations inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus</i>	28
BILAN DES OBSERVATIONS	29
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	29
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments</i>	29
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	29
<i>Bilan global</i>	29
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	31
ENQUETE COMPLEMENTAIRE PREALABLE A LA DUP	31
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	31
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	33
Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs	33
s'inscrivent dans les différents documents de planification nationale et régionale, en particulier :	33
L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?.....	37
Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : le périmètre de la DUP envisagé est-il nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?.....	39
Le bilan coûts-avantages de l'opération.....	40
Appréciation comparée du projet avec le tracé initial passant par la Grande Ceinture	48
Conclusions motivées de la commission d'enquête	53

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE COMPLEMENTAIRE PREALABLE A LA DUP	57
<i>Pour mémoire : rappel des recommandations et réserves émises dans le cadre du rapport d'enquête unique initiale de la TGO phase 2 du 29 septembre 2014</i>	59
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	61
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	61
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	61
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	63
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	65
<i>Pour mémoire : rappel des Mises en Compatibilité des PLU de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères du dossier d'enquête unique initiale de la TGO phase 2 de 2014 et mention de la demande d'autorisation de défrichement</i>	67

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE

Objet de l'enquête unique

Enquête publique complémentaire unique en vue de la réalisation de la phase 2 du projet de Tram 13 Express (Tangentielle Ouest) Saint-Germain Grande Ceinture / Achères-Ville RER, portant sur :

- **La déclaration d'utilité publique** du tracé choisi ;
- **La mise en compatibilité du document d'urbanisme** de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec l'opération projetée.

La présente enquête publique complémentaire a ainsi pour objet :

- de déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye, en application des articles L.153-54 et R.153-14 et suivants du code de l'urbanisme. Les communes d'Achères et Poissy ne sont pas concernées par la mise à jour, relative au tracé urbain par Poissy, des MECDU présentées à l'enquête publique de 2014 ;
- de présenter les avantages et inconvénients du tracé alternatif pour le projet et pour l'environnement par rapport au tracé présenté à l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014 ;
- d'informer le public sur les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Dans le cadre de la procédure d'expropriation, une enquête parcellaire sera ouverte ultérieurement par arrêté préfectoral. Son objet sera la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants droit (un dossier par commune).

Le cadre juridique de l'enquête unique

Le contexte

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 préconisait la réalisation des rocade tangentielle s'appuyant sur des lignes ferroviaires. Une étude plus large a ensuite été réalisée par l'IAURIF jusqu'en 1997, reprenant toutes les liaisons tangentielles autour de l'agglomération parisienne, dans un réseau appelé LUTECE (Liaison à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure) et composé à l'origine de 4 liaisons (Tangentielle Nord – Sartrouville-Noisy-le-Sec et Pontoise-Roissy), Tangentielle Ouest – Cergy-Massy, Tangentielle Sud : Saint-Quentin-en-Yvelines – Sénart – Melun et Tangentielle Est – Roissy-Torcy-Sénart.

Le SDRIF a déjà fait l'objet d'une mise en révision le 25 juin 2004. Après enquête publique fin 2007 et rendu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête le 11 juin 2008, il a été adopté par les élus régionaux le 25 septembre 2008. Après transmission au Conseil d'Etat en juin 2010 et avis négatif de ce dernier en octobre 2010, c'est le SDRIF de 1994 qui a donc continué de s'appliquer.

Toutefois, conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF a été mis en révision à l'automne de la même année pour y intégrer notamment les projets du schéma de transport du Grand Paris Express. Ce projet, après une période d'enquête publique à l'été a été approuvé par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27

décembre 2013.

Ce document se fonde sur 3 grands piliers structurant le projet spatial régional :

- Relier-Structurer pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;
- Polariser-Equilibrer pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- Préserver-Valoriser pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

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

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

La réalisation de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits au plan de mobilisation, regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2022.

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

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

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

Le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France est regroupé avec le projet du réseau de métro du Grand Paris Express sous la dénomination de « Nouveau Grand Paris » depuis le printemps 2013.

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

- Compatibilité relative au volet infrastructures de transport du SDRIF
Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF précise que « Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie. ». Le tracé urbain par Poissy du Tram 13 express rentre parfaitement dans ce cadre en favorisant une desserte fiable du territoire (plus particulièrement de Poissy) malgré une diminution de la vitesse commerciale due à l'insertion en milieu urbain.
Le projet favorise aussi l'insertion des modes doux en permettant l'installation d'un itinéraire cyclable le long du tracé et en réaménageant les espaces pour rendre la circulation piétonne plus agréable.
- Compatibilité relative au volet espaces boisés et naturels du SDRIF

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

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

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

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

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

- **Compatibilité relative au volet continuités écologiques et liaisons vertes du SDRIF**
Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF en page 45 précise que « L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.
Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. »
Le projet a fait l'objet, suite à l'enquête publique de 2014, d'études écologiques permettant de préciser les fonctionnalités de cette liaison pour pouvoir adapter au mieux les solutions techniques dans les phases d'études ultérieures du projet, et en concertation avec la direction du golf, la DRIAAF et l'ONF.
- **Bilan de la compatibilité du projet avec le SDRIF**
En améliorant la desserte des territoires de l'ouest parisien, le projet renforcera le maillage et les connexions possibles avec les axes de transports collectifs et contribuera à désenclaver des zones peu desservies. Le projet participera également à la densification urbaine et à la mixité des fonctions autour de l'axe et rend ainsi crédible la construction de logements prévue sur ce territoire. En desservant des pôles économiques majeurs du département (Versailles, Saint-Germain-en-Laye), il favorise le dynamisme économique de ce territoire. Les réflexions environnementales engagées sur le projet favorisent la communication et l'échange avec les acteurs locaux et régionaux sur la prise en compte de la liaison écologique identifiée par le SDRIF.
Le projet de Tangentielle Ouest (Tram 13 express - phases 1 et 2) est inscrit dans ce document de planification. La variante de tracé par Poissy reste conforme au principe de liaison inscrit au SDRIF, et permet en particulier d'optimiser la desserte du territoire, complétant la desserte des pôles économiques (centre-ville de Poissy et pôle tertiaire de PSA) et le maillage avec le réseau ferré régional (Poissy RER : RER A, Ligne Transilien J remplacé par le RER E à sa réalisation). Le projet est donc compatible avec le SDRIF.

La loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, modifiée par la Loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, et notamment l'article 21.

Le Grand Paris, selon la loi du 3 juin 2010, est « *un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...), et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...)*

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. »

Le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) a été approuvé par décret du 24 août 2011.

Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés en un seul projet le « Nouveau Grand Paris ».

Le Nouveau Grand Paris rassemble les projets visant à :

- améliorer à court terme le service offert aux voyageurs (information voyageurs et robustesse d'exploitation) ;
- moderniser et étendre le réseau existant.

A ceci s'ajoute :

- Une liaison directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express) ;
- Le Grand Paris Express avec 4 nouvelles lignes de métro (lignes 15, 16, 17 et 18) et des prolongations de lignes existantes (lignes 11 et 14).

Le projet de Tangentielle Ouest / Tram 13 Express (phase 1 et 2) figure dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opération à réaliser d'ici 2017 pour la phase 1 et 2020 pour la phase 2.

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

Les CDT

« *Un CDT conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales d'Ile-de-France porte sur tout ou partie du territoire d'au moins 2 communes d'un seul tenant et sans enclave. Il porte sur un territoire concerné par le projet de réseau de transport ou présentant un caractère stratégique* » au sens de l'article 1er de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.

Le CDT définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés « en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles, forestiers, des paysages et des ressources naturelles ».

Le CDT précise le territoire concerné et le projet stratégique de développement durable, les objectifs et priorités dans les domaines mentionnés par la loi, le programme des actions, opérations et projets, les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

Il existe actuellement une vingtaine de CDT en cours d'élaboration, avec plus de 130 collectivités concernées.

Les trois communes traversées par le projet de TGO phase 2 sont concernées par le CDT Confluence Seine-Oise, dont l'accord-cadre a été signé le 24/06/2013.

Ce CDT, intégrant les communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise, des Deux Rives de Seine et les communes d'Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint-Germain-en-Laye vise à affirmer la dimension fluviomaritime du Grand Paris, en confortant la Confluence Seine-Oise comme pôle stratégique de l'Axe Seine en s'appuyant en particulier sur son potentiel économique et universitaire.

Dans l'accord cadre du CDT Confluence Seine Oise le projet de Tangentielle est cité comme projet

majeur en lien avec le RER A, le prolongement d'EOLE à l'Ouest et la gare LNPN afin de connecter le réseau ferré national au réseau régional de transport à travers le pôle d'échange multimodal de la Confluence.

En outre, il est indiqué que « *le lancement opérationnel de la section Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture / Achères-ville de la Tangentielle Ouest sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales adopté par le STIF le 13 décembre 2012 et dans la continuité de la section Saint-Cyr RER C – Saint-Germain-en-Laye RER A est une priorité absolue* ».

Ce projet TGO phase 2 apparaît dans les principaux projets de transports du projet de CDT comme facteur indispensable de développement du territoire Confluence.

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

Le Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2015-2020

Dès juin 1998, dans le cadre de la préparation du XIIème plan Etat-Région, deux lignes de projets identifient :

- La Tangentielle Ouest, liaison Achères-Ville-Versailles-Chantiers inclus, pour un montant de 76,2 M€ et
- La Tangentielle Sud, liaison Versailles-Chantiers-Corbeil pour un montant de 304,9 M€

Les « études et premiers travaux de transport en commun » de la Tangentielle Ouest sont inscrits au CPER 2007-2013, avec une enveloppe de 50 M€ à répartir avec d'autres opérations.

Le financement de l'Etat et de la Région Île-de-France a été confirmé le 19 juillet 2013 lors de la signature du protocole Etat / Région portant sur le programme du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Achères » comme l'un des 42 projets d'importance d'Île-de-France à financer et réaliser rapidement.

La mise en service de la Tangentielle Ouest est indiquée à l'horizon 2017 pour la première phase et à l'horizon 2020 pour la seconde.

En relançant pour les années 2015-2020 la contractualisation des investissements publics à travers les contrats de plan, le Gouvernement a souhaité acter, pour six ans, les priorités sur lesquelles s'accordent l'Etat, les Régions et les collectivités infrarégionales.

Six volets essentiels pour investir dans l'avenir ont été définis : mobilité multimodale ; enseignement supérieur, recherche et innovation ; transition écologique et énergétique ; numérique ; innovation, filières d'avenir et usine du futur ; territoires auxquels s'ajoute une priorité transversale : l'emploi.

A travers les contrats de plan, ce sont plus de 30 milliards d'euros qui seront injectés dans l'économie régionale d'ici 2020 en faveur du développement des territoires et de l'emploi local.

La nouvelle génération de CPER organise la convergence de financements en faveur des projets structurants dans les territoires. Elle permet ainsi la mise en cohérence des politiques publiques sur les territoires.

Avec la nouvelle donne territoriale, le CPER offre un cadre de partenariat privilégié entre l'Etat, les Régions et les collectivités infrarégionales pour investir dans l'avenir et catalyser les investissements.

Le projet TGO (phases 1 et 2) est inscrit au CPER 2015-2020, qui prévoit une enveloppe de 284 M€ pour les travaux de la première phase de la TGO et les études et premiers travaux de la deuxième phase.

Le Contrat Particulier Région – Département (CPRD) 2007-2013

Il s'agit pour la Région Ile-de-France et le Conseil Départemental des Yvelines de soutenir l'effort pour un développement durable et solidaire du territoire francilien, dans le cadre du CPER 2007-2013. Approuvé le 17 avril 2008, le Contrat Particulier Région – Département 2007-2013 porte un engagement global de 200 M€, avec une clef de répartition des financements à parité, soit 50% / 50 %, consacrant ainsi l'effort considérable mis sur les déplacements en transports en commun, en finançant « *la Tangentielle Ouest, opération majeure pour le développement des Yvelines, de type tram-train, entre Achères et Saint-Cyr-l'Ecole devant comporter le traitement d'une correspondance de qualité avec le réseau Saint-Lazare Groupe V au niveau de Achères Chêne-Feuille.* » Un recalage de l'enveloppe budgétaire prévue est intégré à la révision du CPRD 2007-2013.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.)

Le PDUIF a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996. Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

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

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;

- défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en oeuvre du PDUIF (pas d'actions) ;
- défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Le projet de Tram 13 Express (TGO) s'inscrit dans le défi 2.1 (un réseau ferroviaire renforcé et plus performant), avec la création de lignes performantes de tram-train en rocade et figure dans la liste des projets identifiés mentionné dans l'annexe 2 « correspondance des projets de transports collectifs inscrits au SDRIF avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation » et les actions du PDUIF » du dossier de PDUIF 2014 approuvé.

Cette action prévoit notamment qu'en agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade soient créées grâce à de nouvelles structures. A l'Ouest, la Tangentielle Ouest (Tram 13 express), ligne exploitée en tram-train en prolongement de la Grande Ceinture Ouest : de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, Achères et vers Cergy, y apparait.

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

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

Les textes applicables

Une enquête complémentaire

C'est sur la base du Schéma de principe approuvé en décembre 2013 que s'est déroulée la première enquête publique relative au projet TGO (Tram 13 express) Phase 2, du 16 juin 2014 au 26 juillet 2014, après une prolongation de 11 jours sollicitée auprès Monsieur le Préfet des Yvelines, suite à la réception du courrier de Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines demandant de réétudier une solution alternative au tracé ferroviaire pour privilégier un tracé urbain sur Poissy.

La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet de Tangentielle Ouest (Tram 13 express) phase 2, assorti de plusieurs recommandations et de trois réserves dont l'une demandant à la Maîtrise d'Ouvrage d'engager dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER.

Ainsi, après la réalisation des études, les Maîtres d'Ouvrage du projet TGO (Tram 13 express) phase 2 ont ainsi saisi le Préfet des Yvelines par courrier en date du 31 mars 2015 pour solliciter l'organisation d'une enquête publique complémentaire, qui serait réalisée à l'issue de la réalisation des études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy.

Par courrier en date du 16 avril 2015, le Préfet a confirmé son accord pour l'organisation d'une enquête publique complémentaire conformément aux articles L123-14 II et R123-23 du Code de l'Environnement, et en prenant note des délais nécessaires à la réalisation des études complémentaires.

L'enquête publique complémentaire est une procédure qui est prévue lorsqu'« au vu des conclusions [...] de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, [...] peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à

l'autorité organisatrice (préfet des Yvelines dans le cas présent) d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. » (Article L. 123-14, alinéa II du Code de l'environnement).

Lorsqu'une enquête complémentaire est organisée, elle porte sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement (article R. 123-23 du Code de l'environnement).

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

- une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet par rapport à sa version initialement soumise à enquête ;
- l'étude d'impact intégrant ces modifications, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) portant sur cette étude d'impact ou cette évaluation environnementale actualisée.

Tout comme le tracé présenté à la première enquête publique, le tracé urbain de Poissy nécessite :

- une évaluation des incidences sur l'environnement ;
- des expropriations pour cause d'utilité publique si les négociations amiables n'aboutissent pas ;
- une modification des Plans Locaux d'Urbanisme dont les prescriptions ne permettent pas le bon déroulement du projet.

De fait, l'enquête publique complémentaire a pour objet :

- d'informer le public sur les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- de déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du projet Tram 13 express (TGO) Phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye ;
- de présenter les avantages et inconvénients du tracé alternatif pour le projet et pour l'environnement par rapport au tracé présenté à l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014.

Cette enquête publique complémentaire porte sur la partie modifiée du tracé.

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Dans la mesure où l'opération envisagée nécessite des expropriations et est susceptible d'affecter l'environnement, la phase 2 du projet de liaison ferrée Tram 13 express entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER est soumise à enquête d'utilité publique conformément aux articles L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L123-1 du Code de l'Environnement.

Une évaluation socio-économique obligatoire

Les articles L.1511-1 et suivants et R.1511-1 et suivants du Code des transports ainsi que la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, précisent qu'un bilan des résultats économiques et sociaux doit être établi au plus tard cinq ans après la mise en service du projet.

L'opération se trouve également soumise aux obligations posées par ces articles en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures, notamment concernant la réalisation d'une évaluation socio-économique, présentée à la pièce H du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un projet soumis à étude d'impact

Il est à noter que le présent dossier d'enquête publique n'est pas soumis à l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des

règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes dans la mesure où, conformément à l'article 6 de ladite ordonnance, modifié en dernier lieu par la loi n° 2017-257 du 28 février 2017, la première demande d'autorisation a été déposée avant le 16 mai 2017, date d'entrée en vigueur de la réforme pour les dossiers soumis à évaluation environnementale obligatoire. La première demande d'autorisation du projet Tram 13 express correspond à la demande d'ouverture de l'enquête d'utilité publique du projet initial (alors nommé Tangentielle Ouest Phase 2) transmis par courrier co-signé des Maîtrises d'Ouvrage en date du 31 janvier 2014.

L'article L.122-1 du code de l'environnement précise que : « les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. ». L'article R.122-2 du code de l'environnement et son annexe précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas. D'après cet article, l'opération est soumise à étude d'impact (cf. préambule de l'étude d'impact).

Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation sont traités dans l'étude d'impact (Pièce F) dont le contenu est codifié par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Un projet soumis à enquête publique

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du code de l'environnement, une enquête publique est requise conformément aux articles L.123-2 et R.123-1 du code de l'environnement.

Elle est régie par les articles R.123-2 à R.123-27 du code de l'environnement.

L'article L. 123-1 du code de l'environnement indique que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

L'avis de l'Autorité environnementale

Le dossier est soumis à avis de l'Autorité environnementale (dans le cas présent le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE)), en application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du code de l'environnement. Cet avis doit être inséré dans le dossier d'enquête (dans le cas présent, il figure dans la pièce G du dossier d'enquête publique complémentaire unique).

Cet avis et la réponse de la maîtrise d'ouvrage (également insérée dans la pièce G du dossier d'enquête unique) sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »

En application des articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet.

En effet, les articles L.153-54 et R.153-14 du code de l'urbanisme, précisent qu'« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

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

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9. » (Article L.153-54)

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet de dossiers de mise en compatibilité.

Les dossiers de mise en compatibilité concernent la commune de Saint-Germain-en-Laye (dans le cadre de l'enquête publique complémentaire), Poissy et Achères (dans le cadre de l'enquête publique initiale, le tracé urbain par Poissy n'ayant pas d'incidences sur les documents de mise en compatibilité de ces dernières). Ils ont été produits en concertation avec les services de l'Etat (DDT) et les communes, ceci dans l'objectif de préparer la réunion d'examen conjoint organisée par le préfet dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévue par l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

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

Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye

En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme, la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe) a été saisie du projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye en vue d'un examen au cas par cas. Par décision du 06/09/2017, elle a dispensé cette mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye, sur la base des considérations suivantes :

- sur le territoire de Saint-Germain-en-Laye le projet de Tram 13 express est situé dans l'emprise d'une zone N, à laquelle se superpose un espace boisé classé (EBC) ; il nécessitera le défrichement de 6,9 hectares ;
- mais l'adaptation apportée au PLU n'est pas susceptible d'avoir d'autres incidences sur l'environnement ou la santé que celles liées au projet de Tram 13 express, qui devront être abordées dans le cadre de l'évaluation environnementale de ce projet

Les mesures de concertation mises en œuvre

La période de concertation pour la phase 2 s'est déroulée du 15 avril 2013 au 17 mai 2013 inclus et s'est organisée de la manière suivante :

- 3 réunions publiques ont été réalisées dans les villes traversées par cette seconde phase : le 17/04/2013 à Achères, le 23/04/2013 à Poissy et le 16/05/2013 à Saint-Germain-en-Laye
- Une information déployée sur différents supports :
 - Une lettre d'information du projet traitant des objectifs et caractéristiques du projet TGO dans son ensemble avec un focus sur la concertation de la phase 2, diffusée à 42 500 exemplaires : en boitage dans l'ensemble des 3 villes traversées par la phase 2, 3 700 exemplaires dans les "panneaux-totems" dans les 9 communes concernées par le projet TGO phase 1 et 2 et 2 300 exemplaires distribuées aux partenaires du projet, à plusieurs entreprises du territoire et lors des réunions publiques
 - Un dépliant synthétique avec des cartes T portant plus spécifiquement sur la phase 2 et des modalités de concertation (dates des réunions publiques, information et participations possibles), distribué à 13 900 exemplaires sur le territoire du projet : 8

000 exemplaires sur les marchés et gares des 3 villes concernées, 4 100 exemplaires sur les panneaux totems des 9 villes du projet et 1 800 distribués aux partenaires du projet, plusieurs entreprises du territoire et lors des réunions publiques

- Des « panneaux-totems » installés dans différents lieux publics mettant à disposition les documents d'information ci-dessus : 13 panneaux ont été ainsi placés dans les 9 communes concernées par l'ensemble du projet TGO, 3 dans les locaux de la maîtrise d'ouvrage (STIF, SNCF et RFF) et un panneau mobile pour les réunions publiques
- Un site Internet dédié au projet : www.tangentielleouest.fr ouvert dès avril 2013 permettant la diffusion d'une information complète sur le projet TGO dans son ensemble. Dans le cadre de la concertation, un téléchargement de l'ensemble des documents disponibles (DOCP, outils d'information, carte du projet...). Le site propose également une Foire aux Questions (FAQ) permettant de répondre aux questions les plus fréquemment posées
- Des affiches ont également été réalisées et diffusées aux partenaires, communes, dans les réseaux de bus des communes concernées, aux entreprises et dans les gares d'Achères-ville et de Saint-Germain-en-Laye
- Le public a également pu apporter des contributions au projet par le biais des outils suivants :
 - Un site Internet dédié, offrant la possibilité de déposer un avis
 - Des urnes sur des panneaux-totems permettant de déposer un avis
 - Des cartes T détachables intégrées au dépliant et à la lettre d'information, facilitant l'envoi d'un avis écrit sans frais.

Le bilan détaillé de la concertation est présenté en annexe (pièce J du dossier).

Il a fait l'objet d'engagements du STIF dans sa délibération du 09/10/2013 :

- Confirmer la poursuite du projet avec un tracé en site propre de 9,7 km en mode tram-train, avec 2 nouvelles stations Poissy GC et Achères-Ville
- Approfondir les études permettant l'implantation du terminus à Achères-Ville à l'Est de la gare, facilitant ainsi le prolongement sur Cergy et prendre des mesures conservatoires pour la réalisation à terme de la station « Achères-Chêne feuillu »
- S'engager à répondre aux divers points soulevés lors de la concertation et concernant : la restructuration du réseau de bus, la limitation des impacts sur les espaces naturels en prévoyant des mesures compensatoires préservant le cadre de vie le long du tracé de la TGO, l'optimisation du planning du projet phase 2 après la DUP prononcée et la poursuite d'un dispositif d'information régulière du public sur l'avancement du projet.

Une concertation complémentaire a été réalisée en 2016 :

En amont de l'enquête publique complémentaire, et en parallèle de l'avancée des études techniques, les Maîtres d'Ouvrage ont souhaité organiser une nouvelle phase de concertation afin d'informer le public et de recueillir ses remarques sur le nouveau tracé urbain proposé dans Poissy.

Le DOCP du tracé initial a fait l'objet d'une reprise pour intégrer le tracé urbain par Poissy pour la phase 2 (entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères- Ville).

Ce DOCP complémentaire, approuvé par le conseil du STIF le 7 octobre 2015, présente les solutions envisagées pour un tracé urbain et tient compte :

- de l'étude de faisabilité sur la variante de Poissy réalisée d'août à décembre 2014 ;
- de la suppression de la gare Achères Chêne-feuillu qui n'a plus lieu d'être dans la mesure où le tracé urbain de Poissy crée une correspondance avec la ligne A du RER et la ligne SNCF Transilien J au droit de la gare de Poissy RER.
- du schéma de Principe et du dossier d'enquête d'utilité publique du Tram 13 express phase 2 approuvés en Conseil du STIF du 12 décembre 2013 ;
- des évolutions démographiques et urbaines prévues au cours des 10 à 15 prochaines années

- dans le secteur du Tram 13 express ;
- des évolutions du trafic routier dans le périmètre du projet Tram 13 express phase 2, et en particulier à Poissy ;
- des grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase du Tram 13 express tels que le projet EOLE, et divers projets d'infrastructures routières dans les Yvelines ;
- des différences techniques, environnementales, d'exploitation et financières entre le tracé initial et le nouveau tracé.

Les résultats et le bilan de la concertation sont donnés en Partie 3 du volume 1 du dossier d'enquête complémentaire.

Comme cela avait été effectué pour la concertation de 2013, cette nouvelle concertation s'est déroulée dans les trois communes traversées par le projet. Une rencontre voyageurs et deux réunions publiques ont été effectuées à Poissy, qui est la commune la plus concernée par la variante de tracé.

Une concertation continue 2016-2017

Comme ils s'y étaient engagés lors de la concertation complémentaire, les Maîtres d'Ouvrage ont porté une attention particulière à la concertation continue et ont notamment présenté l'avancement des études d'insertion aux riverains concernés.

Les riverains du quartier Saint-Exupéry ont ainsi été conviés via un tract distribué dans leurs boîtes aux lettres à une réunion d'information le 5 janvier 2017 à 20h au Club Saint-Exupéry. Une centaine de participants se sont présentés (compte-rendu détaillé en annexe).

En présence des représentants de la ville de Poissy, les Maîtres d'Ouvrage ont ainsi présenté :

- le positionnement retenu pour la station Poissy ZAC du côté du quartier Saint-Exupéry, pour une bonne intermodalité et une accessibilité garantie aux habitants du quartier ;
- l'insertion au niveau de la station Poissy ZAC : situation actuelle et situation projetée, principes d'aménagement, bilan des places de stationnement ;
- la rue Adrienne Bolland/Clos Saint-Exupéry : principe d'insertion du tramway en pied de talus, situation actuelle et projetée, végétalisation, etc. ; bilan des places de stationnement ;
- la rue Adrienne Bolland/Clos Saint-Germain : principes d'insertion ;
- les mesures du niveau sonore, l'anticipation et le traitement du bruit ;
- les mesures de sécurité ;
- la gestion des travaux ;
- les prochaines étapes du projet.

Les participants ont soulevé les points suivants :

- l'impact sur le talus et ses conséquences sur le cadre de vie, et notamment sur le niveau sonore ;
- le souhait de mesures de protection sonore ;
- le devenir des locataires des logements Efidis (bailleur présent dans la salle) ;
- l'emplacement des places de stationnement supprimées et créées ;
- le réaménagement du boulevard de l'Europe, la liaison avec le pôle de Poissy ;
- des questions plus génériques sur le projet, comme les habitants et emplois desservis à terme.

Sur le sujet du bruit, les Maîtres d'Ouvrages expliquent que le talus actuel n'offre que très peu de protection acoustique. Le STIF précise qu'un effort sera fait pour présenter des explications pédagogiques lors de l'enquête publique.

Une réunion d'information du même format a été proposée aux habitants du quartier Gambetta en amont de l'enquête publique complémentaire.

Par ailleurs, de nombreuses réunions techniques ont été organisées avec les différents acteurs du territoire au fur et à mesure de l'avancement des études :

- une trentaine de réunions avec les collectivités locales ;
- une quinzaine de réunions avec les différents services de l'Etat (DRIA AF, ONF, DRIEA, DRIEE, DRAC, SRA, DDT...);
- plusieurs réunions de travail avec les associations (usagers de transport, cyclistes...).

L'ensemble des échanges issus de ces rencontres a permis d'affiner les études et d'élaborer le schéma de principe et le dossier d'enquête publique complémentaire, qui sera de nouveau soumis à l'avis du public.

Lors des phases ultérieures d'études et de travaux, la démarche d'information et de dialogue avec le public et les acteurs concernés par le projet sera poursuivie.

Un dispositif de communication renforcé pour la suite du projet

La démarche d'échange avec les différents acteurs, mise en place dès le lancement du projet, se prolongera jusqu'à sa mise en service. Elle se poursuivra de manière plus soutenue jusqu'à l'enquête publique, avant et pendant la phase travaux, pour informer les riverains, les habitants, les commerçants, les usagers, les associations, les élus, les entreprises ...

Le public sera tenu informé de manière régulière grâce à :

- la mise à jour du site internet tram13-express.fr ;
- des dépliants de présentation du projet largement diffusés ;
- des lettres d'information diffusées aux riverains, dans les mairies et les lieux publics
- des rencontres d'information thématiques en fonction des besoins identifiés.

Description sommaire du projet

Les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage

La Maîtrise d'Ouvrage de la variante « tracé urbain » est assurée par trois entités différentes :

- Ile-de-France Mobilités, qui a remplacé le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) : Maître d'Ouvrage de la nouvelle section urbaine (rames circulant en mode tramway) de la sortie du golf de Saint-Germain-en-Laye jusqu'au terminus d'Achères-Ville, et coordinateur de l'ensemble du projet.
- SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France) : Maître d'Ouvrage des investissements à réaliser sur les voies existantes de la Grande Ceinture entre Saint-Germain GC et le golf de Saint-Germain-en-Laye (rames circulant en mode train).
- SNCF Mobilités: Maître d'Ouvrage des travaux de modernisation des gares et de la maintenance et l'entretien du matériel roulant.

Les co-Maîtres d'Ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, ont confié à Ile-de-France Mobilités la Maîtrise d'Ouvrage unique des études jusqu'à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Maîtrise d'œuvre

Les trois composantes de l'équipe de Maîtrise d'Ouvrage assureront, chacun dans leur domaine de compétence, avec leurs propres équipes ou avec la collaboration de spécialistes extérieurs, la Maîtrise d'œuvre du projet (études, direction des travaux, mise en service).

Autres intervenants

Les collectivités locales ne sont pas actives dans l'étude et la réalisation du projet, mais sont directement concernées, leurs habitants étant les futurs usagers de la Tangentielle Ouest ; ce sont notamment :

- la ville de Poissy, qui est plus particulièrement concernée par la variante « tracé urbain » ;
- les villes d'Achères et Saint-Germain-en-Laye ;
- les départements des Yvelines et du Val-d'Oise ;
- la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (CUGPS&O).

Il convient de signaler que la CUGPS&O devrait dans le cadre de ses compétences réaliser le déplacement des réseaux urbains en préalable aux travaux du Tram 13 express.

L'autorité environnementale compétente pour formuler un avis sur l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique est constituée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie.

Présentation de l'opération

La Grande Ceinture



Source : SNCF IGP

La Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer établie au 19^{ème} siècle formant une boucle autour de Paris ; à l'Ouest de Paris, la ligne a été exploitée pour le trafic voyageurs jusqu'en 1939, et pour les marchandises jusqu'au début des années 90.

Fin 2004 un tronçon a été remis en service entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye.

Longue de 9 km, cette section a une faible fréquentation compte tenu

de la population desservie ; son extension au Sud et au Nord et son maillage avec le réseau existant sont nécessaires pour réaliser un axe Nord Sud desservant le département des Yvelines.

La Tangentielle Ouest

Le conseil du STIF a approuvé en 2005 le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) d'un parcours de Saint-Cyr RER à Achères-Ville avec une branche Saint-Germain GC à Saint-Germain RER.

Il a été ensuite décidé de réaliser le projet en deux phases.

A la date de l'enquête publique, la Tangentielle Ouest est limitée à l'ensemble de ces deux phases.

Une caractéristique particulière de la Tangentielle Ouest est l'adoption d'un matériel roulant spécifique: le tram-train, utilisant un matériel roulant pouvant circuler indifféremment sur les voies du Réseau Ferré National et sur des réseaux urbains du type tramway.

La première phase

La première phase (désignée par TGO1) dessert les communes de Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles. Elle est implantée sur l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture, dont une section est actuellement exploitée, à l'exception d'un tronçon assurant la correspondance avec Saint-Cyr RER, qui sera réalisé en mode tram.

Dans Saint-Germain-en-Laye elle comporte une antenne, en mode tram, reliant Saint-Germain GC à Saint-Germain RER par le Camp des Loges.

La première phase comprend également l'aménagement du site de maintenance et de remisage de Versailles-Matelots.

Le 3 février 2014 la première phase a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par Monsieur le Préfet des Yvelines.

La mise en service de la première phase est prévue pour 2019.

La deuxième phase : tracé initial

Dans le prolongement de la première phase, la deuxième phase devait relier Saint-Germain GC à Achères-Ville, en passant par Poissy GC. Située sur la quasi-totalité de son parcours dans la forêt de

Saint-Germain ou sur sa lisière, elle empruntait la voie de l'ancienne Grande Ceinture jusqu'au site de Chêne Feuillu, à partir duquel elle est établie sur une nouvelle plateforme pour une circulation en mode tram.

Ce projet, devenu dans le présent rapport « tracé initial », a fait l'objet d'une enquête publique du 16 juin 2014 au 15 juillet 2014, prolongée jusqu'au 26 juillet 2014.

La commission d'enquête a émis un avis favorable assorti de plusieurs recommandations et de trois réserves dont la réserve n°3 : « suite à la demande formulée expressément par Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines, la Maîtrise d'ouvrage engagera dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER. »

Dans le cadre de l'harmonisation de la dénomination des modes de transport franciliens, le projet anciennement dénommé Tangentielle Ouest phase 2 (TGO 2) a été renommé Tram 13 express Saint-Germain - Achères ou Tram 13 express phase 2.

Le tracé urbain, objet de l'enquête publique complémentaire

A la suite d'une réserve émise par la commission d'enquête à l'issue de l'enquête initiale, l'équipe de Maîtrise d'Ouvrage a entrepris des études complémentaires qui ont abouti à la proposition d'un nouveau projet : le tracé urbain ou tracé alternatif.

Ce tracé a été défini pour assurer la correspondance en gare de Poissy avec les RER A, E (EOLE). En mode tramway depuis la sortie du golf de Saint-Germain-en-Laye il abandonne le tracé initial pour rejoindre la gare en empruntant la RD 190 (boulevard Gambetta), pour le retrouver au niveau du site de Chêne Feuillu. Il se situe en quasi-totalité à Poissy, dans des quartiers urbains ou à urbaniser.

Développements futurs

Le Tram 13 express a vocation à relier, à terme, le pôle urbain Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines à l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Vers le Nord, le prolongement vers Cergy a été pris en compte dans les études de la deuxième phase, notamment pour déterminer l'implantation de la station Achères-Ville ; les études préliminaires pour cette extension sont entreprises de 2014 à 2020 ; la date de mise en service n'est pas précisée (2025 ?).

Au Sud, les études préliminaires ont fait apparaître d'importantes difficultés techniques et de coût qui ne permettent pas de proposer un tracé et un calendrier pour cette extension.

Les caractéristiques du projet :

Le tracé urbain

De Saint-Germain GC à Poissy GC le tracé est celui du tracé initial : il emprunte en mode train l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture ; il est entièrement situé en forêt et traverse le golf de Saint-Germain.

A la sortie du golf, le Tram 13 express passe en mode tramway et s'écarte du tracé initial, pour rejoindre via une rampe la rue de la Bruyère.

Il emprunte ensuite le passage sous les voies ferrées pour s'insérer sur l'avenue de Versailles (RD190) en position latérale ouest. Le passage sous voies ferrées est élargi à l'est pour restituer les voies de circulation routière.



Figure 3 : Tracé présenté à l'enquête publique de 2014

Source : STIF, EDEIS, 2016

extraits de l'étude d'impact (pièce F) du dossier d'enquête publique complémentaire

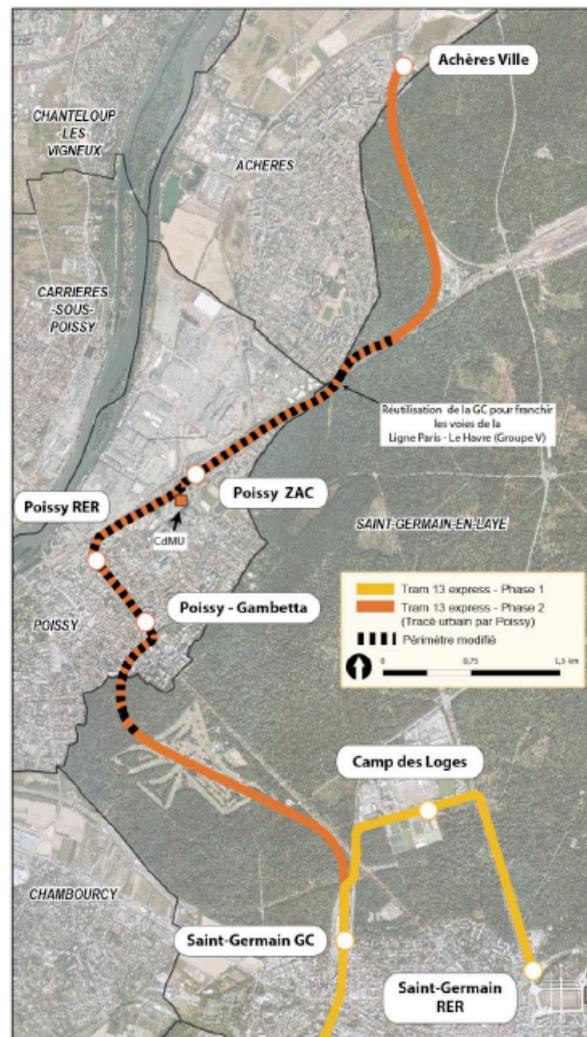


Figure 4 : Tracé urbain par Poissy

Source : STIF, EDEIS, 2016

Une première station, Poissy Gambetta, se situe au niveau du square Erard Prieur.

A partir du boulevard Gambetta (RD 190), le Tram 13 express s'insère en position axiale de manière à

minimiser les impacts sur le tissu urbain.

Une deuxième station, Poissy RER, se situe au sud de la Place de l'Europe, permettant ainsi une correspondance avec le pôle multimodal de Poissy.

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

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

Une troisième station, Poissy ZAC, située à proximité de la RD 30 permet d'assurer la desserte du quartier Saint-Exupéry et du futur quartier Rouget de l'Isle.

A la sortie de la rue Adrienne Bolland, à l'extrémité du Clos Saint-Germain, le Tram 13 express se raccorde à la Grande Ceinture via une rampe afin de franchir le réseau ferré existant dans le secteur dit du Chêne-Feuillu.

Il retrouve alors, toujours en mode tramway, le tracé initial jusqu'à la gare d'Achères ville.

Ouvrages à réaliser

Les travaux nécessaires à la réalisation du tracé urbain comprennent :

- les travaux préparatoires : reconnaissances géotechnique et topographique, installations de chantier, défrichage, terrassements, voies d'accès ;
- le déplacement des réseaux sous les voies publiques empruntées par le tramway ;
- la création de la rampe de débranchement à la sortie du golf de Saint-Germain-en-Laye ;
- la création d'une rampe de raccordement entre la rue Adrienne Bolland et la Grande Ceinture ;
- la démolition de plusieurs maisons boulevard Gambetta et au clos Saint-Germain ;
- la modification du pont rail sur l'avenue Fernand Lefebvre ;
- le doublement du pont rail sur la RD 190 ;
- la construction de trois stations dans Poissy : Poissy-Gambetta, Poissy RER et Poissy ZAC ;
- la création d'un centre de maintenance urbaine ;
- les équipements d'exploitation : alimentation électrique, signalisation, ...

Ne font pas partie du projet :

- l'acquisition et la mise en service du matériel roulant ;
- la construction d'éventuels parcs de stationnement relais au voisinage des stations.

Le chantier

Pour le tracé initial deux bases travaux, faisant également office de bases vie, ont été situées au voisinage des stations de Poissy GC et d'Achères-ville. Le tracé urbain prévoit une troisième base au niveau de la ZAC Rouget-de-l'Isle.

Le chantier se situant pour l'essentiel dans le périmètre urbain de Poissy sera à l'origine de nuisances pour les habitants, en matière de bruit et de pollution, ainsi que d'entraves à la circulation et au stationnement.

Il appartiendra à la Maîtrise d'Ouvrage et à la Maîtrise d'œuvre de prendre, conformément aux dispositions de l'étude d'impact, les dispositions pour prévenir ou réduire ces nuisances.

Le cahier des charges des travaux imposera une notice environnement, et les entreprises devront établir un plan d'assurance environnement soumis à l'acceptation du maître d'œuvre. La maîtrise

d'ouvrage devra, pour sa part, organiser une information continue des riverains au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

Calendrier prévisionnel de réalisation et financement du projet

Le calendrier prévisionnel enveloppe, qui concerne l'ensemble du tracé Saint-Germain GC - Achères ville, est le suivant :

- 2018 - 2020 : Etudes d'avant-projet
Projet
Enquêtes publiques complémentaires (parcellaire, loi sur l'eau,...)
Permis de construire
- 2020 - 2025 : Travaux
- 2025 - 2026 : Essais et mise en service

Il est ici rappelé que le projet TGO 2, limité au tracé initial, envisageait une mise en service en 2020.

Compte tenu du délai d'études du tracé urbain, le tracé initial, s'il était retenu, ne permettrait une mise en service au mieux qu'en 2025.

Coût et financement du projet

Estimation du coût

Le coût du projet TGO 2, objet de l'enquête publique de 2014 était estimé à 103 M € HT, hors matériel roulant ; ce montant, comprenant les études, les acquisitions foncières, les travaux, la mise en service et une provision pour aléas a été revalorisé à environ 136 M€ HT, valeur 2013, compte tenu des études plus précises qui ont été réalisées.

Au stade du Schéma de Principe de 2017, le coût du tracé urbain a été évalué à 250,5 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant.

Le coût du matériel roulant est estimé à 52,8 M€ HT valeur 2013 correspondant à l'acquisition de 11 rames.

Financement

Trois entités se partagent le financement du projet, dans les proportions, non définitives, suivantes :

- l'Etat, au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2015-2020, pour 16,8 % ;
- la Région Ile-de-France, dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région 2015-2020 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines, pour 53.2 % ;
- le département des Yvelines, pour 30 %.

Le financement du matériel roulant, non inclus dans le budget indiqué ci-dessus, sera assuré par Ile-de-France Mobilités.

Défrichement

Par rapport au projet de tracé initial, le projet de tracé urbain rend nécessaire des défrichements complémentaires en forêt de Saint-Germain, pour la réalisation de la rampe de débranchement et le franchissement du groupe V de voies ferrées.

La surface à défricher pour le projet de tracé initial était de 5,2 ha ;

La surface à défricher en complément pour le projet de tracé urbain est de 1,7 ha, soit au total 6,9 ha.

Il est toutefois à noter que l'enquête complémentaire, contrairement à l'enquête initiale, ne comprend pas le défrichement qui fera l'objet d'une enquête ultérieure, dans le cadre des autorisations environnementales à venir.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'enquête publique concerne également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Germain-en-Laye.

Définition

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est codifiée aux articles L.153-54 et suivants et R.153-13 et suivants du Code de l'Urbanisme.

La notion de compatibilité impose que le projet ne contrarie pas les dispositions du document d'urbanisme en vigueur.

Une opération est incompatible lorsqu'elle est interdite par le règlement en vigueur, qu'elle a une incidence sur l'affectation des sols, sur la localisation des emplacements réservés, qu'elle porte atteinte à un espace spécialement protégé et notamment un espace boisé classé.

Objet de la mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du Tram 13 Express faisant l'objet du présent dossier de déclaration d'utilité publique portant de l'enquête publique complémentaire unique sur la ville de Saint-Germain-en-Laye.

L'enquête publique concernant le tracé initial comprenait une mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye. Les mises en compatibilité des PLU présentées à l'enquête publique de 2014 sont toujours valables sur ces trois communes.

Pour le tracé urbain objet de l'enquête complémentaire, il apparaît qu'après cette première mise en compatibilité le PLU de Poissy n'a pas à être adapté à nouveau ; la commune d'Achères n'est pas concernée.

En revanche le nouveau tracé nécessite une nouvelle mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye. En effet, la création des débranchements au nord et au sud de Poissy rend nécessaire le défrichement de 1,7 hectares d'espaces boisés classés (EBC) en forêt de Saint-Germain, en plus des 5,2 hectares levés pour le tracé initial.

C'est donc cette suppression de 1,7 hectares qui fait l'objet du dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye joint au dossier d'enquête.

La modification apparaît sur les pièces suivantes :

- Plan de zonage : déclassement de 6,9 hectares ;
- Tableau de superficie des espaces boisés classés (page 260 du rapport de présentation) : cette superficie passe de 3 459 à 3 452,1 hectares.

Déroulement de la procédure de mise en compatibilité

L'ensemble de la procédure de mise en compatibilité est conduite sous l'autorité du Préfet.

Les modalités de mise en compatibilité sont définies par les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, à savoir :

- L'opération donne lieu, sur l'initiative du Préfet et préalablement à l'enquête publique, à un examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune regroupant les personnes publiques associées. Une réunion d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité s'est tenue le 27 septembre 2017 à la Préfecture des Yvelines. Après des échanges portant sur la procédure en cours de classement de la forêt en forêt de protection et les attentes de la commune en matière de compensation des défrichements, il n'a pas été formulé d'objection sur le dossier. Le compte-rendu de cette réunion est joint au dossier soumis à enquête publique
- Le Préfet ouvre par arrêté l'enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU. Cette enquête s'ouvre et s'exécute conformément aux dispositions des articles L. 153-55 du Code de l'urbanisme et L. 123-1 du Code de l'Environnement ;

- Le dossier de mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du Président de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion susnommée sont soumis pour avis par le Préfet au conseil de territoire de l'établissement public territorial (EPT, en l'espèce substitué) la commune depuis le 1^{er} janvier 2016 en matière de PLU). Celui-ci a deux mois pour se prononcer. Au-delà de ce délai, ce dernier est réputé avoir donné un avis favorable.

La mise en compatibilité est approuvée par la déclaration d'utilité publique.

Conformément aux articles R.153-20 et R.153-21 du Code de l'Urbanisme, la déclaration d'utilité publique est affichée pendant un mois au siège de l'établissement public compétent et dans les mairies concernées et une mention de cet affichage doit être insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. La mise en compatibilité produit ses effets juridiques dès l'exécution de ces formalités, la date à prendre en compte pour l'affichage étant le premier jour où il est effectué. La déclaration d'utilité publique est en outre publiée au recueil des actes administratifs de l'État dans le département. Chacune des formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

Textes réglementaires qui régissent la procédure de mise en comptabilité des documents d'urbanisme
S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L.153-54 et suivants et R.153-13 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye

En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme, la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe) a été saisie du projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye en vue d'un examen au cas par cas. Par décision du 06/09/2017, elle a dispensé cette mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye, sur la base des considérations suivantes :

- sur le territoire de Saint-Germain-en-Laye le projet de Tram 13 express est situé dans l'emprise d'une zone N, à laquelle se superpose un espace boisé classé (EBC) ; il nécessitera le défrichement de 6,9 hectares ;
- mais l'adaptation apportée au PLU n'est pas susceptible d'avoir d'autres incidences sur l'environnement ou la santé que celles liées au projet de Tram 13 express, qui devront être abordées dans le cadre de l'évaluation environnementale de ce projet

DEROULEMENT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE

Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande présentée le 16 octobre 2017 par Monsieur le Préfet des Yvelines, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles a désigné le 16 octobre 2017 (référence n° E17000144 / 78) une commission d'enquête composée de Marie-Claire Eustache comme Présidente, Georges-Michel Brunier et Alain Clerc comme titulaires.

Arrêté Préfectoral

Arrêté préfectoral du 18 décembre 2017, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique complémentaire unique en vue de la réalisation de la phase 2 du projet de Tram 13 Express entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville, portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du tracé choisi ;
- et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec l'opération projetée.

Durée de l'enquête complémentaire unique

Conformément à l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2017, elle s'est déroulée du lundi 8 janvier 2018 au vendredi 9 février inclus, pendant une durée de **33 jours consécutifs**.

Réunion publique

Une réunion publique d'information et d'échanges, prévue à l'arrêté préfectoral, a été organisée le jeudi 11 janvier 2018 au théâtre municipal, place de la République à Poissy. Sa tenue, en début d'enquête, a permis de présenter l'évolution du projet au niveau de la ville de Poissy. Elle a mobilisé environ 325 personnes pendant environ 3,5 heures.

Aux cotés des membres de la commission d'enquête, étaient présents pour l'équipe de Maîtrise d'Ouvrage :

- Monsieur Alexandre Bernusset, IDF Mobilités
- Monsieur Ernst Van der Werf, IDF Mobilités
- Monsieur Marc Podetti, SNCF Mobilités
- Monsieur Romain Fargue, SNCF Réseau

L'animation et la modération étaient confiées à Madame Marion Sivy de C&S Conseils

Au cours de la réunion 49 interventions ou échanges entre la salle et la maîtrise d'ouvrage ont été enregistrés ; un verbatim intégral de 35 pages a été établi.

Une synthèse de ce compte rendu et le verbatim intégral figurent en pièces jointes .

Quelques interventions, quelques unes polémiques, avaient pour objet la critique du projet, ou l'affirmation d'une préférence, motivée ou non, pour l'un ou l'autre tracé ; mais l'essentiel de la réunion a été consacré au public qui a posé de nombreuses questions auxquelles la Maîtrise

d'Ouvrage a pu répondre de manière détaillée.

Ainsi, après un exposé de la Maîtrise d'Ouvrage sur les caractéristiques du projet de tracé urbain, accompagné de la projection d'un film, de nombreux sujets ont été abordés, oralement ou par l'intermédiaire de fiches navettes :

- opportunité d'une station au voisinage du Technoparc ou du quartier Chêne Feuillu d'Achères (quel que soit le tracé retenu) ;
- préférence pour le tracé initial, avec un circuit de navettes entre Poissy GC et Poissy gare ;
- remise en cause du budget et de la rentabilité du tracé urbain ;
- prolongement du Tram 13 vers Versailles et Cergy-Pontoise ;
- maintien du merlon anti-bruit le long de la rue Adrienne Bolland ;
- relogement des locataires évincés au clos Saint-Germain ;
- défrichage
-
- s en forêt de Saint-Germain et compensations ;
- impact sur la circulation et perte de places de stationnement ;
- longueur de la correspondance entre la station Poissy RER et le pôle gare ;
- nuisances sonores ;
- impact des travaux ;
- ...

A la fin de la réunion, plusieurs élus se sont exprimés, tous en faveur du tracé urbain ; Monsieur Karl Olive, maire de Poissy, a prononcé une allocution de clôture, pour remercier les participants et exprimer l'importance qu'il attache à ce projet en faveur de l'avenir de la ville.

Selon la commission d'enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant les éléments de ce tracé urbain au regard du tracé initial, et a permis l'expression de nombreux arguments en faveur ou en défaveur de cette alternative avec des réponses complètes de la Maîtrise d'Ouvrage.

La commission d'enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle.

Clôture de l'enquête complémentaire unique

L'enquête a été clôturée le vendredi 9 février 2018 : mention de clôture jointe aux registres.

Registres d'enquête

Un total de 5 registres d'enquête (1 à Saint-Germain-en-Laye, 3 à Poissy et 1 à Achères) ont été utilisés pour les 3 lieux d'enquête. Ils comportaient chacun 24 feuillets, numérotés de 1 à 24, paraphés par un membre de la commission d'enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

Participation du public par voie électronique

Conformément au code de l'Environnement, précisée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août et son décret de mise en application l n°2017-626 du 25 avril 2017, l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture des Yvelines, a mis en place une participation du public par voie électronique.

Cette participation du public comportait deux volets :

- Son information, avec la mise en ligne du dossier consultable et téléchargeable sur le site suivant (<http://tram13.express.phase2.enquetepublique.net>) ;
- Son expression, par le dépôt des observations et propositions sur un registre dématérialisé ou par messagerie électronique depuis ce même site, **en complément du registre papier du lundi 8 janvier 2018 à 8h30 au vendredi 9 février 2018 à 18h.**

L'ensemble des observations déposées en ligne ont été imprimées et étaient consultables au siège de l'enquête publique, en mairie de Poissy, conformément à l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2017.

Observations inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus

Un total de **1 039 observations** ont été déposées pendant l'enquête publique complémentaire, réparties de la manière suivante :

- **111 observations**, documents et courriers ont été déposés dans les 5 registres d'enquête (3 sur Poissy, 1 à St Germain et 1 à Achères). Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception ;
- **25 courriers** adressés à la présidente de la commission à la mairie de Poissy, siège de l'enquête, ont été ouverts et versés dans une chemise et mis à disposition du public dans ce lieu ;
- **875 observations** ont été déposées sur le registre électronique en ligne ;
- **28 observations** ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

4 courriers et 4 courriels sont parvenus après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas pu être pris en compte.

BILAN DES OBSERVATIONS

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la réception des registres de l'enquête et remis aux maîtres d'ouvrage le 20 février 2018. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du dépouillement exhaustif des 1039 observations, courriers et courriels déposés pendant l'enquête publique.

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments

Les Maîtres d'Ouvrage ont rédigé puis communiqué le 5 avril 2018 un mémoire en réponse aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête.

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La commission d'enquête a ainsi adressé, conformément au 5^e alinéa de l'article R.123-19 du Code de l'environnement, une demande motivée de report de ce délai à Monsieur le Préfet des Yvelines autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Madame la Présidente du Tribunal administratif de Versailles. Monsieur le Préfet des Yvelines a répondu favorablement à cette requête le 22 mars 2018.

Bilan global

L'enquête s'est déroulée sans incident notoire et dans de bonnes conditions de mise à disposition du dossier au public.

L'affluence a été soutenue lors des permanences dans les communes, et tout particulièrement dans la ville de Poissy. La déposition d'observations dans les registres papier a été plus forte sur Poissy, principalement concernée par le tracé urbain alternatif mis à enquête.

En revanche, le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été très important et ce dès le démarrage de l'enquête.

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE COMPLEMENTAIRE PREALABLE A LA DUP

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier d'enquête complémentaire préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, ...) destinés à faciliter la consultation ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la déclaration d'utilité publique mis à l'enquête, complet, quoique dense et d'un abord difficile pour le public, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu (sous réserve des remarques faites) étaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture des Yvelines, via le lien dédié suivant : <http://tram13.express.phase2.enquetepublique.net>
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête en mairie de Poissy, désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé et une adresse courriel étaient également disponibles pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <http://tram13.express.phase2.enquetepublique.net>;
- une réunion d'information et d'échanges, qui s'est tenue à Poissy le 11/01/2018 a permis à un public nombreux de prendre connaissance des spécificités liées à ce dossier modificatif et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;

- les membres de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- **1 039** observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 3 lieux d'enquête et sur le registre et adresse électroniques dédiés.

Sur le fond de l'enquête

La commission d'enquête considère les différents éléments suivants :

Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs ...

- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux ;
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun ;
- Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités.

s'inscrivent dans les différents documents de planification nationale et régionale, en particulier :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : La dernière version du SDRIF a été approuvée le 27 décembre 2013. Le SDRIF 2030 fixe les objectifs en matière :
 - de construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
 - de développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
 - de développement économique ;
 - de répartition plus équilibrée des emplois ;
 - de préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SDRIF précise les orientations réglementaires et prescriptions à respecter pour l'aménagement et l'urbanisme.

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

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

La réalisation de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) de Saint-Cyr à Saint-Germain-en-Laye (phase 1) et son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits au plan de mobilisation, regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2022.

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

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

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

connectées avec le métro automatique du Grand Paris Express. »

Le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France est regroupé avec le projet du réseau de métro du Grand Paris Express sous la dénomination de « Nouveau Grand Paris » depuis le printemps 2013.

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

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

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

- la loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris. Le Nouveau Grand Paris rassemble les projets visant à :
 - améliorer à court terme le service offert aux voyageurs (information voyageurs et robustesse d'exploitation) ;
 - moderniser et étendre le réseau existant.

A ceci s'ajoute :

- Une liaison directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express) ;
- Le Grand Paris Express avec 4 nouvelles lignes de métro (lignes 15, 16, 17 et 18) et des prolongations de lignes existantes (lignes 11 et 14).

Le projet de Tangentielle Ouest / Tram 13 Express (phase 1 et 2) figure dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opération à réaliser d'ici 2017 pour la phase 1 et 2020 pour la phase 2.

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

- le Contrat de Développement Territorial (CDT) Confluence Seine-Oise. Dans l'accord cadre du CDT Confluence Seine Oise le projet de Tangentielle est cité comme projet majeur en lien avec le RER A, le prolongement d'EOLE à l'Ouest et la gare LNPN afin de connecter le réseau ferré national au réseau régional de transport à travers le pôle d'échange multimodal de la Confluence.

En outre, il est indiqué que « *le lancement opérationnel de la section Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture / Achères-ville de la Tangentielle Ouest sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales adopté par le STIF le 13 décembre 2012 et*

dans la continuité de la section Saint-Cyr RER C – Saint-Germain-en-Laye RER A est une priorité absolue ».

Tram 13 express phase 2 apparaît dans les principaux projets de transports du projet de CDT comme facteur indispensable de développement du territoire Confluence.

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

- le Plan de Déplacements Urbains d’Ile-de-France (PDUIF), Le PDUIF coordonne à l’échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d’exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l’aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le projet de Tram 13 Express (TGO) s’inscrit dans le défi 2.1 (un réseau ferroviaire renforcé et plus performant), avec la création de lignes performantes de tram-train en rocade et figure dans la liste des projets identifiés mentionné dans l’annexe 2 « correspondance des projets de transports collectifs inscrits au SDRIF avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation » et les actions du PDUIF » du dossier de PDUIF 2014 approuvé.

Cette action prévoit notamment qu’en agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade soient créées grâce à de nouvelles structures. A l’Ouest, la Tangentielle Ouest (Tram 13 express), ligne exploitée en tram-train en prolongement de la Grande Ceinture Ouest : de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, Achères et vers Cergy, en fait partie.

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

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

- le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 Dès juin 1998, dans le cadre de la préparation du XIIème plan Etat-Région, deux lignes de projets identifient :
 - La Tangentielle Ouest, liaison Achères-Ville-Versailles-Chantiers inclus, pour un montant de 76,2 M€ et
 - La Tangentielle Sud, liaison Versailles-Chantiers-Corbeil pour un montant de 304,9 M€

Les « études et premiers travaux de transport en commun » de la Tangentielle Ouest sont inscrits au CPER 2007-2013, avec une enveloppe de 50 M€ à répartir avec d’autres opérations.

Le financement de l’Etat et de la Région Île-de-France a été confirmé le 19 juillet 2013 lors de la signature du protocole Etat / Région portant sur le programme du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « la Tangentielle Ouest de Saint- Cyr à Achères » comme

l'un des 42 projets d'importance en Ile-de-France à financer et réaliser rapidement.

La mise en service de la Tangentielle Ouest est indiquée à l'horizon 2017 pour la première phase et à l'horizon 2020 pour la seconde.

En relançant pour les années 2015-2020 la contractualisation des investissements publics à travers les contrats de plan, le Gouvernement a souhaité acter, pour six ans, les priorités sur lesquelles s'accordent l'Etat, les régions et les collectivités infrarégionales.

Six volets essentiels pour investir dans l'avenir ont été définis : mobilité multimodale, enseignement supérieur, recherche et innovation, transition écologique et énergétique, numérique, innovation, filières d'avenir et usine du futur, territoires auxquels s'ajoute une priorité transversale : l'emploi.

A travers les contrats de plan, ce sont plus de 30 milliards d'euros qui seront injectés dans l'économie régionale d'ici 2020 en faveur du développement des territoires et de l'emploi local.

La nouvelle génération de CPER organise la convergence de financements en faveur des projets structurants dans les territoires. Elle permet ainsi la mise en cohérence des politiques publiques sur les territoires.

Avec la nouvelle donne territoriale, le CPER offre un cadre de partenariat privilégié entre l'Etat, les Régions et les collectivités infrarégionales pour investir dans l'avenir et catalyser les investissements.

Le projet TGO (phases 1 et 2) est inscrit au CPER 2015-2020, qui prévoit une enveloppe de 284 M€ pour les travaux de la première phase de la TGO et les études et premiers travaux de la deuxième phase.

- Le Contrat Particulier Région-Département (CPRD) 2007-2013 Il s'agit pour la Région Ile-de-France et le Conseil départemental des Yvelines de soutenir l'effort pour un développement durable et solidaire du territoire francilien, dans le cadre du CPER 2007-2013.

Approuvé le 17 avril 2008, le Contrat Particulier Région - Département 2007-2013 porte un engagement global de 200 M€, avec une clef de répartition des financements à parité, soit 50% / 50 %, consacrant ainsi l'effort considérable mis sur les déplacements en transports en commun, en finançant « *la Tangentielle Ouest, opération majeure pour le développement des Yvelines, de type tram-train, entre Achères et Saint-Cyr-l'Ecole devant comporter le traitement d'une correspondance de qualité avec le réseau Saint-Lazare Groupe V au niveau de Achères Chêne-Feuillu.* »

Un recalage de l'enveloppe budgétaire prévue est intégré à la révision du CPRD 2007-2013.

L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

La Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer établie au 19ème siècle formant une boucle autour de Paris ; à l'Ouest de Paris, la ligne a été exploitée pour le trafic voyageurs jusqu'en 1939, et pour les marchandises jusqu'au début des années 1990.

Fin 2004 un tronçon a été remis en service entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye. Longue de 9 km, cette section a une faible fréquentation compte tenu de la population desservie ; son extension au Sud et au Nord et son maillage avec le réseau existant sont nécessaires pour réaliser un axe Nord Sud desservant le département des Yvelines.

Le conseil du STIF a approuvé en 2005 le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) d'un parcours de Saint-Cyr RER à Achères-Ville avec une branche Saint-Germain GC à Saint-Germain RER.

Il a été ensuite décidé de réaliser le projet en deux phases.

Une caractéristique particulière de la Tangentielle Ouest est l'adoption d'un matériel roulant spécifique : le tram-train, utilisant un matériel roulant pouvant rouler indifféremment sur les voies du Réseau Ferré National et sur des réseaux urbains du type tramway.

La fréquence de ce tram est conditionnée par un fonctionnement en "Y", avec un embranchement vers Saint-Germain RER au niveau de Saint-Germain Grande Ceinture et permet d'assurer ainsi une rame toutes les 10 minutes en heures de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses. Le service s'étend de 6h à minuit (en semaine) et de 6h30 jusqu'à 22h les dimanches et jours fériés.

Le Tram 13 express (Ex-Tangentielle Ouest) est ainsi un projet de transport dont l'objectif est d'améliorer les déplacements dans les Yvelines en reliant le nord au sud du département, par un mode fiable et performant, permettant d'assurer l'interconnexion avec plusieurs lignes de transport (Lignes A, C, E, L, N et U). Il réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) actuellement non ouvertes à la circulation commerciale, et se prolonge via des infrastructures nouvelles de tramway.

La première phase (désignée initialement par TGO1) dessert les communes de Saint-Cyr-l'Ecole, Bailly, Noisy-le-Roi, l'Etang-la-Ville, Mareil-Marly, Fourqueux et Saint-Germain-en-Laye. Elle est implantée sur l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture, dont une section est actuellement exploitée, à l'exception d'un tronçon assurant la correspondance avec Saint-Cyr RER, qui sera réalisé en mode tram.

Dans Saint-Germain-en-Laye elle comporte une antenne, en mode tram, reliant Saint-Germain GC à Saint-Germain RER par le Camp des Loges.

La première phase comprend également l'aménagement du site de maintenance et de remisage de Versailles-Matelots.

Le 3 février 2014 la première phase a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par Monsieur le Préfet des Yvelines, les travaux ont démarré en février 2017 et sa mise en service de la première phase est prévue pour 2019.

La deuxième phase a fait l'objet d'une concertation en 2013, puis d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2014.

Le tracé initial de cette deuxième phase, d'une longueur totale de 9,7 km pour 3 stations (dont une réalisée ultérieurement), propose de réutiliser les voies existantes de la Grande Ceinture passant au sud de l'agglomération de Poissy, de Saint-Germain GC jusqu'au secteur du Chêne Feuillu où le projet est compatible avec la réalisation d'une station à plus long terme (conditionnée à la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et à la réalisation d'une nouvelle gare RER) pour permettre la correspondance avec le RER E. Il se prolonge ensuite via des voies nouvelles de tramway jusqu'à Achères-Ville RER où il sera en correspondance avec les trains A et L.

Pour prendre en compte les conclusions de l'enquête publique initiale, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur la faisabilité d'un tracé alternatif permettant une

correspondance avec la ligne E prolongée à l'Ouest en gare de Poissy. Ce tracé urbain, d'une longueur totale de 10,5 km, propose 4 stations, passe par le centre de Poissy et présente une capacité de desserte accrue (37 000 personnes desservies à moins de 500 m d'une station, contre 7 000 dans le tracé initial) et une fréquentation prévisionnelle (Saint-Germain GC Achères-Ville RER) de 17 000 voyageurs jour contre 10 500. Après une concertation complémentaire en 2016 sur ce nouveau tracé urbain, il est maintenant présenté à enquête publique dans le cadre d'une enquête complémentaire.

La maîtrise d'ouvrage de la variante « tracé urbain » est assurée par trois entités différentes :

- Ile-de-France mobilités, qui a remplacé le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) : Maître d'Ouvrage de la nouvelle section urbaine (rames circulant en mode tramway) de la sortie du golf de Saint-Germain-en-Laye jusqu'au terminus d'Achères-Ville, et coordinateur de l'ensemble du projet.
- SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France) : Maître d'Ouvrage des investissements à réaliser sur les voies existantes de la Grande Ceinture entre Saint-Germain GC et le golf de Saint-Germain-en-Laye (rames circulant en mode train).
- SNCF Mobilités : Maître d'ouvrage des travaux de modernisation des gares et de la maintenance et l'entretien du matériel roulant.

Les co-Maîtres d'Ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, ont confié à Ile-de-France Mobilités la Maîtrise d'Ouvrage unique des études jusqu'à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Les objectifs du Tram 13 Express (ex TGO) sont les suivants :

- Développer les transports en commun sur un axe nord-sud du département pour répondre aux besoins de déplacement de rocade : en reliant les gares de Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER et Achères-Ville RER, le Tram 13 express permet de répondre aux besoins de déplacements du nord au sud du territoire des Yvelines. Actuellement, pour relier ces destinations en transport collectif, il est nécessaire de passer par La Défense, engendrant des temps de parcours très longs. Par exemple, aujourd'hui, il faut environ 1 heure pour relier la gare de Noisy-le-Roi à la gare de Poissy RER. Avec le Tram 13 express, il faudra environ 30 minutes (ces temps incluent les attentes en station et correspondances) ;
- Améliorer les correspondances entre les lignes de transport : le Tram 13 express offrira des correspondances efficaces avec le réseau ferré (lignes A, C, E, L, N, U) mais aussi avec le réseau de bus qui sera restructuré afin de permettre aux voyageurs de rejoindre facilement les stations du Tram 13 express et d'améliorer la desserte du territoire en transports collectifs ;
- Faciliter les déplacements entre les pôles d'activités : le Tram 13 express permettra de relier entre eux plusieurs pôles d'emplois et d'habitat : Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr-l'École et, avec des correspondances, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ce projet de tram-train, structurant pour les Yvelines, permet également de renforcer la desserte de Poissy avec ce tracé urbain qui propose des correspondances accrues avec le réseau de transports en commun par la desserte de la gare de Poissy RER et améliore la desserte des habitants et salariés de Poissy. Le tracé urbain doit permettre :

- D'assurer une correspondance entre le Tram 13 express et les lignes A et E ainsi qu'une trentaine de ligne de bus en gare de Poissy ;
- D'offrir un temps de parcours rapide et attractif sur la ligne Tram 13 express (notamment par rapport à la voiture) tout en assurant une desserte optimale des secteurs denses de Poissy (quartier de La Bruyère, centre et quartier de la gare, futur quartier Rouget de l'Isle,

quartier Saint-Exupéry) ;

- De participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains grâce à une intégration urbaine soignée, favorisant les modes doux et en prévoyant des itinéraires cyclables ;
- D'accompagner l'évolution du territoire de Poissy et ses projets de développement urbain, et plus largement celui de la boucle de Chanteloup.

Le SDRIF 2030 prévoit la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue pour l'ensemble du territoire francilien. La Tangentielle Ouest (devenue Tram 13 express) entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr, dont la réalisation a commencé, doit ainsi compléter la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train (Tangentielle nord, tram-train Massy-Evry, etc.) :

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

Ce projet ne nécessite pas de modifications majeures des documents d'urbanisme des communes traversées ; les mises en compatibilité, dont une partie a déjà eu lieu lors de l'enquête de 2014 portant sur le tracé initial, portent uniquement sur des ajustements marginaux du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye.

Son intérêt général apparaît ainsi évident à la commission d'enquête, et ceci malgré des inconvénients certains soulevés au cours de l'enquête publique, dont les plus notables sont les nuisances d'un chantier devant durer plusieurs années, une insertion dans une zone urbaine dense au trafic automobile important et des expropriations liées au tracé urbain.

Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : le périmètre de la DUP envisagé est-il nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Dans sa partie urbaine, le tramway doit s'implanter dans un secteur dense, sur des axes très circulés dont les gabarits nécessitent d'avoir recours à des expropriations de bâtis ou de terrains. Ainsi, 3 maisons le long du boulevard Gambetta, 11 maisons Efidis rue Adrienne Bolland et entre 30 à 50 parcelles de terrain partiellement concernées (places de stationnement, jardins...) sont impactées.

La maîtrise d'ouvrage a cherché à réduire au maximum l'emprise du projet en privilégiant une insertion sur le domaine public ou privé non bâti, en créant des zones à usage partagé de la voirie et s'engage à poursuivre une concertation continue avec la ville de Poissy et les occupants concernés pour rechercher des solutions les moins impactantes possibles et les accompagner dans la recherche.

L'enquête complémentaire unique portant sur ce tracé urbain du Tram13 Express et MECDU de la commune de Saint-Germain-en-Laye ne comporte pas d'enquête parcellaire, les études n'étant pas suffisamment avancées pour déterminer avec précision l'ensemble des parcelles qui s'avèreront nécessaires à sa réalisation. La Maitrise d'Ouvrage a réaffirmé par ailleurs sa volonté de poursuivre les études en étroite collaboration avec la collectivité locale et les personnes concernées afin de réduire encore les impacts sur les parcelles privées.

La commission d'enquête entend qu'il sera cependant nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé et malgré des accords amiables qui pourraient être passés pour le transfert de propriétés des parcelles concernées.

Ceci nécessite ainsi le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête publique.

Ainsi l'opération justifie, pour la commission d'enquête, des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas excessives, même si les expropriations nécessaires sont indéniablement difficiles et contraignantes pour les personnes concernées.

Le périmètre envisagé pour la Déclaration d'Utilité Publique apparaît globalement pertinent et les impacts sur les propriétés mesurés.

La commission d'enquête souhaite que la Maitrise d'Ouvrage s'engage à :

- réduire les atteintes environnementales ;
- limiter les expropriations et être à l'écoute pour trouver des solutions en accord avec les propriétaires si les impacts sur certaines parcelles s'avèrent trop importants ;
- ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de négociations amiables, dont notamment celle des indemnités accessoires.

Le bilan coûts-avantages de l'opération

- S'agissant des atteintes à la propriété privée : la commission d'enquête constate que les expropriations de bâtis et de portions de parcelles de propriétés privées nécessaires à la réalisation du tracé urbain, même limitées, n'en demeurent pas moins importantes pour les personnes concernées et elle engage la maîtrise d'ouvrage à chercher à les réduire autant que possible au stade des études ultérieures et de rechercher, dans le cas de portions de parcelles, à veiller à ne pas porter de préjudices à l'habitabilité ou l'exploitation des bâtis et terrains concernés.
- S'agissant de la santé publique : Selon les conclusions des volets air-santé du dossier, l'impact sur la qualité de l'air dans la zone d'étude n'est pas très significatif. Cependant, localement, à proximité de certains axes, des baisses de concentrations en pollution issue du trafic routier peuvent être constatées, améliorant de facto la qualité de l'air et l'exposition des populations riveraines à la pollution. Le projet de tramway induit également un report modal global tendant à réduire la pollution atmosphérique. Enfin, la réduction de la vitesse sur certains axes du projet va également avoir un impact positif. Ainsi, l'ensemble de ces éléments devraient contribuer à une faible diminution des pollutions existantes et donc, avoir, à terme, un impact positif sur les pollutions atmosphériques et donc sur la santé des riverains de la ligne. Ainsi, au regard de l'intérêt public de la santé publique, le projet ne semble pas présenter d'inconvénients majeurs.
- S'agissant du coût financier :
 - Le coût de l'infrastructure dans cette variante de tracé urbain, a été évalué à 250,5 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant. Le coût du matériel roulant est estimé à 52,8 M€ HT valeur 2013 correspondant à l'acquisition de 11 rames. Ce projet est financé par des fonds publics, selon la clef de répartition pour les études, entre l'Etat, au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2015-2020, pour 16,8 %, la Région Ile-de-France, dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région 2015-2020 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines, pour 53.2 %, et le département des Yvelines, pour 30 %. Ce montant est conséquent, d'autant que celui du tracé initial, estimé à 103 M € HT (hors matériel roulant et, comprenant les études, les acquisitions foncières, les travaux, la mise en service et une provision pour aléas) a été revalorisé à environ 136 M€ HT, valeur 2013, compte tenu des études plus précises qui ont été réalisées. Le coût nettement plus important de cette variante urbaine doit toutefois être évalué à l'aune de l'offre proposée, 5 fois supérieure, permettant ainsi d'assurer une connexion avec le RER E en gare de Poissy RER et de desservir des pôles d'activités et d'habitat, ce qui n'était pas le cas pour le tracé initial. Par ailleurs, le projet de Tram 13 express Phase 2 présente un ratio kilométrique d'environ 24M€ par kilomètre pour le projet urbain, qui constitue une moyenne basse pour des projets similaires.

- La commission d'enquête a demandé à la Maîtrise d'Ouvrage d'étudier la possibilité de créer une station complémentaire afin d'améliorer encore la desserte proposée. Après examen de l'ensemble des données détaillées relatives aux 4 solutions possibles pour envisager une station complémentaire au tracé urbain afin de mieux desservir le Technopôle et le quartier du chêne Feuillu, il apparaît à la commission que les inconvénients l'emportent nettement sur les avantages, la réalisation de l'une ou l'autre des solutions envisagées ne permettant d'assurer des conditions de dessertes supérieures à celles assurées par la station Poissy ZAC ou même Achères Chêne Feuillu et avec un surcoût qui ne paraît pas proportionné au service rendu.
 - La commission d'enquête a également demandé à la Maîtrise d'Ouvrage d'étudier des solutions de trajet avec des navettes électriques, fonctionnant depuis la station Saint-Germain Grande Ceinture pour permettre d'éviter ainsi la réalisation d'un tram dans la partie urbaine de Poissy. Les réponses complètes apportées par la Maîtrise d'Ouvrage permettent de comprendre les limites importantes d'une telle solution pour un trajet n'assurant pas une desserte réelle de pôles d'emplois et d'habitants. Les solutions alternatives proposées par certains contributeurs, de bouclage plus large jusqu'au Technopole et quartiers Sud d'Achères, apparaissent également difficiles dans leur mise en œuvre, tant au niveau du profil des rues concernées que de la réglementation et appelant la mise en place d'itinéraires cyclables. Les impacts sur la circulation seraient également bien plus importants. La commission considère dès lors que l'analyse comparée des différentes alternatives de trajet par navette électrique, autonome ou non, permet de conclure à une solution inadaptée au contexte urbain et sur un linéaire important. Si le coût de telles solutions apparaît moindre par rapport à celui du tracé urbain du T13 Express, les impacts en matière d'insertion urbaine (foncier et environnemental) étant plus importants, pour une capacité bien moindre, une rupture de charge fortement limitante et l'impossibilité de desservir en l'état le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères.
 - La commission d'enquête constate ainsi :
 - que ce tracé urbain présenté ne peut véritablement être modifié sans générer des surcoûts excessifs eu égard au service complémentaire proposé ;
 - qu'une alternative de desserte de la gare Poissy RER ou plus largement jusqu'à Achères est, certes moins onéreuse, mais pour des impacts en matière fonciers et environnementaux supérieurs, une capacité de voyageurs transportés inférieure, une desserte de bassin d'emplois et d'activités moindre ;
 - que ce projet de tracé urbain, bien que d'un coût « brut » plus élevé que le tracé initial, permet d'obtenir une rentabilité interne supérieure. On peut aussi ajouter que cette rentabilité est susceptible d'évoluer positivement par les augmentations de fréquentation que doivent générer les mises en service de nouvelles lignes (RER E notamment) et en traversant des tissus urbains avec des potentiels d'urbanisation accrue, contrairement au tracé initial qui longe le massif de la forêt de Saint-Germain.
- S'agissant des inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics :
- La commission d'enquête n'a pas identifié d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération. Les impacts sociaux apparaissent indéniablement positifs, et ce à plusieurs égards :
 - le tracé du tramway actuellement en enquête a vocation à traverser par une infrastructure en rocade un territoire urbain en plein essor, mal connecté à un

réseau de transport lourd, proposant une alternative aux véhicules individuels pour faciliter les déplacements de ses habitants ;

- le tramway accompagnera ainsi la construction de milliers de logements, de services et d'activités à Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères (notamment les quartiers Lisière-Pereire à Saint-Germain-en-Laye, ZAC Rouget de l'Isle à Poissy, quartier Petit Arche à Achères) ;
 - ce tracé urbain nécessite toutefois l'expropriation de 14 bâtis et entre 30 et 50 parcelles de terrain et la commission engage la Maîtrise d'Ouvrage à rechercher toutes les solutions possibles pour limiter les impacts, concerter en continue avec le bailleur Efidis et les riverains touchés par les acquisitions de bâti au cours des diverses étapes du projet, notamment pour favoriser des solutions à l'amiable.
- Les impacts sur l'activité sont globalement positifs mais méritent toutefois d'être nuancés :
 - le T13 Express va indéniablement contribuer à renforcer la desserte locale : ce projet va permettre d'assurer et de compléter la desserte de nombreux équipements, services et commerces locaux, comme celle des zones d'activités des communes concernées et des projets de reconversion à venir ;
 - le tramway participera à une desserte correcte des grands pôles d'emplois structurants: il favorisera la desserte des pôles économiques majeurs du secteur (Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères), avec un temps de parcours optimisé, même avec une rupture de charge dans le cas du Technopôle, la coupure urbaine du faisceau ferré ne permettant pas de l'éviter ;
 - toutefois, son tracé reste encore limité en l'état : son prolongement vers Cergy au Nord n'étant pas encore remis à l'étude, bien qu'inscrit au Schéma Directeur de l'Ile-de-France, et la pertinence de sa réalisation et de l'offre proposée ne pourra véritablement s'apprécier que dans ce contexte plus large, assurant ainsi une rocade une desserte rapide, permettant des interconnexions nombreuses avec les modes de transport lourds (RER et Transilien) et l'accès à un bassin de population important. L'un des principaux enjeux techniques à relever sera de vérifier les solutions de franchissement de la Seine et de l'Oise pour rejoindre Cergy.
 - Les impacts sur l'environnement au sens large ont suscité de nombreuses observations de la part du public.
 - Le projet de tram 13 Express, dans son tracé urbain, nécessitera, à la fois l'abattage d'environ 330 arbres d'alignement et le déboisement de près de 6,9 ha de forêt, dans le secteur Chêne Feuillu, avec l'insertion de la plateforme tramway, et aussi au niveau des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture actuelle, au Sud et au Nord de Poissy.
La commission note favorablement les engagements de la Maîtrise d'Ouvrage en matière de compensation forestière, compensation écologique et compensation foncière :
 - la mise en place des voies du tramway imposent la suppression de certains arbres d'alignement existants. La Maîtrise d'Ouvrage s'est engagée à remplacer l'ensemble des sujets impactés à des emplacements définis en concertation avec les communes et le gestionnaire de la voirie. La commission d'enquête estime, par comparaison à des projets similaires, que leurs dimensions devraient être, au minimum, les suivantes : périmètre du

tronc à 1 m du sol : au moins 20 à 25 cm, pour une hauteur 3 à 4 m ;

- Le tracé urbain entraîne un défrichement supplémentaire de 1,7 ha. La Maîtrise d’Ouvrage s’est engagée à mettre en place des mesures de compensations :
 - compensation forestière : la Maîtrise d’Ouvrage a prévu un reboisement selon un ratio de 4 pour 1. Elle s’est engagée à effectuer ce reboisement prioritairement au sein de la forêt de Saint-Germain. Elle a accepté d’étudier la possibilité d’utiliser les anciens champs d’épandage après dépollution, suite aux demandes exprimées en ce sens par Monsieur le maire de Saint-Germain-en-Laye et l’association « *Ateliers de l’environnement et de la démocratie* » ;
 - compensation écologique : pour les espèces protégées, la Maîtrise d’Ouvrage s’engage à sécuriser (par conventionnement et/ou acquisition) des parcelles permettant de créer, de restaurer ou de réhabiliter un milieu favorable aux espèces protégées impactées par le projet.
 - compensation foncière : la Maîtrise d’Ouvrage a prévu de mutualiser les compensations foncières pour la phase 1 et la phase 2 du Tram 13 express. Cette compensation, après accord de principe de la DRIA AF, se situera dans la continuité du bois de la Duchesse dans le département.
- La commission d’enquête recommande d’engager des études plus détaillées, le moment venu, pour vérifier la faisabilité d’un reboisement au niveau des anciens champs d’épandage au Nord de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, ce qui aurait pour effet de revaloriser, au moins partiellement, un site défavorisé, et de répondre positivement aux attentes exprimées pendant l’enquête publique ;
- Par ailleurs, elle invite la Maîtrise d’Ouvrage à poursuivre, lors des phases ultérieures d’études, le travail sur les mesures ERC concernant les continuités écologiques en forêt domaniale de Saint-Germain..
- l’impact pour les riverains d’un chantier destiné à durer plusieurs années est important, même s’il est globalement bien appréhendé et maîtrisé. Au delà des nuisances liées aux impacts acoustiques et vibratoires, en matière d’accessibilité aux parcelles et au stationnement, les travaux du tracé urbain seront à l’origine de perturbations importantes en matière de mobilité pour les habitants de Poissy et au-delà pour les usagers de la RD 190 ; tout en reconnaissant la pertinence des réponses de la Maîtrise d’Ouvrage, la commission d’enquête attire l’attention sur des difficultés de diverses natures :
 - Il nécessitera de poursuivre la concertation engagée avec tous les acteurs concernés (élus, promoteurs, concessionnaires, riverains, associations, ...) pour en limiter les effets sur les territoires traversés, tout particulièrement pour permettre de coordonner les différents chantiers importants qui se dérouleront simultanément sur le territoire. Cette coordination apparaît essentielle à la commission d’enquête et elle invite la Maîtrise d’Ouvrage à établir très en amont un planning « spatio-temporel » (définissant les tranches de travaux et leurs dates prévisionnelles d’exécution) indiquant l’organisation fine des flux de circulation sur un périmètre élargi, et des relais efficaces d’information et de concertation auprès des riverains.
 - les reports temporaires de circulation mis en place pour éviter les travaux sur la RD 190 devront faire l’objet d’une attention particulière, de manière à

éviter le report des encombrements ou nuisances sur les axes retenus pour les déviations ;

- la mise en service du pont d'Achères avant les travaux sur la RD 190 serait de nature à réduire la circulation sur cet axe, notamment celle des poids lourds en transit.
- pour éviter les conflits avec les habitants de Poissy, le choix du tracé urbain imposera la mise en œuvre de mesures spécifiques pour un chantier de longue durée en zone urbaine : planning détaillé, charte de chantier, agent de proximité, commission de règlement, déviations de voirie,... ;
- une attention particulière devra être portée au respect la sécurité des piétons et cyclistes ainsi que l'accès aux équipements publics ; la commission d'enquête propose d'étudier la mise en place, pour les cyclistes, d'itinéraires évitant le chantier.
- La commission d'enquête note l'importance d'une organisation rigoureuse de ce chantier sur l'ensemble du tracé retenu et d'une gestion globale des déblais et engage la maîtrise d'ouvrage à utiliser des modes alternatifs à la route chaque fois que cela s'avère possible.
- le tramway possède un impact faible mais plutôt positif sur la pollution et la qualité de vie urbaine, et présente des impacts sonores et vibratoires modérés et techniquement maîtrisables, et ce malgré les craintes fortes exprimées par les habitants. En effet, l'insertion d'un tramway dans des voies ouvertes à la circulation automobile ne crée pas de nuisances acoustiques supplémentaires, avec les commentaires suivants :
 - le passage en zone 30 du parcours le plus exposé, s'il est respecté, pourrait se traduire par une réduction de l'ambiance sonore ;
 - mais il ne faudrait pas que le report de circulation dans les voies adjacentes soit une source de nuisance pour les riverains ; cette contrainte devra être prise en compte pour la mise à jour du plan de déplacement préalablement à la mise en service du Tram 13 ;
 - en ce qui concernent les vibrations, les dispositions proposées sont éprouvées par l'expérience et devraient donner satisfaction ; en revanche, la protection contre les bruits mécaniques (virages, appareils de voies,...), relève à la fois de la qualité du matériel mis en œuvre et de son entretien ;
 - en ce qui concernent les protections acoustiques, la suppression du talus rue Adrienne Bolland, qui n'est pas un écran acoustique, étant simplement constitué d'un rideau de végétation peu dense, n'a pas de réel impact pour le quartier, compte tenu de la présence des voies ferrées en surplomb. L'arrivée du tram ne modifiera pas la perception des bruits des trains circulant sur le réseau SNCF. Un dispositif complémentaire tel qu'une paroi acoustique au long de la voie du tram du côté des résidences serait coûteux et inesthétique, sans apporter d'amélioration en ce qui concerne les bruits de circulation des trains : seule une réduction « à la source », par exemple une paroi acoustique en tête de talus (sur le domaine de la SNCF), et qui nécessiterait des études plus poussées, serait de nature à les réduire.
 - Le clos Saint-Germain est en revanche un cas particulier : la démolition de la première rangée de 11 maisons pour permettre l'insertion du tramway enlève ainsi une protection existante contre le bruit des trains ; la Maitrise d'Ouvrage propose d'y remédier par une isolation de façades des maisons conservées.

Cette disposition, même si les seuils réglementaires sont respectés, ne contribuera que très imparfaitement au confort d'été (« fenêtres ouvertes ») ; en revanche, les jardinets attenants aux maisons se situent sur la façade opposée aux voies ferrées, donc seront protégés du bruit des trains et du tram.

Ainsi, l'ensemble de ces mesures permettra de pérenniser les compensations environnementales apportées et de modérer l'impact du projet sur le milieu écologique ;

- Enfin, il est important de rappeler que le tramway T13, en accompagnant la densification des territoires traversés contribuera à la réalisation de l'objectif du SDRIF de limiter l'étalement urbain.
- Les impacts sont indéniablement positifs sur les déplacements en transport en commun, avec toutefois, comme cela a été exposé plus haut, un bémol par rapport aux circulations routières :
 - le T13 express dans son tracé urbain permet de contribuer efficacement au maillage des transports en commun en assurant une connexion efficace et sécurisée entre différents modes existants (RER, Transilien, bus). L'extension de la ligne du T13 Express à terme vers Cergy apparaît par ailleurs essentielle pour offrir aux franciliens une desserte en rocade maillée sur un linéaire important au réseau structurant radial ;
 - l'insertion du Tram 13 express dans un territoire urbain contraint et congestionné, soumis à une double coupure ferrée et fluviale, nécessite de s'appuyer sur des reports modaux complémentaires et diversifiés, tels qu'une offre de bus renforcée depuis Poissy et Achères et des modes actifs sécurisés, pour offrir des solutions efficaces de desserte des secteurs du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères, comme par ailleurs d'envisager la possibilité de créer un accès supplémentaire au Technoparc pour les modes actifs en partie Sud-Ouest ;
 - le projet contribuera à une meilleure accessibilité au réseau de transport en commun par ses aménagements spécifiques (aménagements piétons, billetterie, aménagement des stations, signalisation dans l'espace). Le tracé urbain, par définition, emprunte des voies publiques : il présente ainsi des points sensibles qui appelleront une vigilance particulière dans leur traitement :
 - au niveau de la sécurisation des traversées piétonnes à la station Poissy RER pour la traversée de la place de l'Europe et l'accès aux gares ferroviaire et routière de Poissy ;
 - pour l'accès au groupe scolaire Charles Péguy, la mise en place d'une barrière combinée à des feux fermant, au passage d'un tram, l'accès au carrefour sans visibilité pour les véhicules venant du Boulevard Fernand Lefebvre coté nord est une bonne solution à retenir ;
 - naturellement elle ne dispensera pas de la présence d'un agent de sécurité de la ville pour contrôler les déplacements des piétons, et particulièrement des jeunes enfants, aux heures scolaires ;
 - rue Adrienne Bolland, au clos Saint-Germain, dans une ambiance moins urbaine, il n'y a pas de raison pour que le tram circule à vitesse réduite ; la séparation par une bordure plantée pourrait se révéler insuffisante, notamment pour de jeunes enfants, et elle devrait être complétée par une clôture légère, servant de support à des végétaux à feuillage persistant qui pourraient contribuer, même si cela n'est pas mesurable, à la protection acoustique des

maisons conservées.

- La commission d'enquête prend note des éléments impactant la fréquence de la ligne. Elle rejoint toutefois les préoccupations du public et appelle la Maîtrise d'Ouvrage à revoir à la mise en service certains paramètres d'exploitation de la ligne si le besoin s'en fait sentir, en particulier aux heures creuses et le week-end.
- Les impacts sur le transport fret : la commission considère le maintien des circulations de trains de fret est un objectif essentiel, tout particulièrement en région Ile-de-France, et conforme au SDRIF et PDUIF et note que cette possibilité est bien maintenue au niveau de la Grande Ceinture.
- Le tracé urbain du Tram 13 express phase 2 prévoit l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés (pistes / bandes cyclables / zone 30) et des stationnements vélos à proximité de chacune des stations. Ces aménagements complètent ceux existants et en développement, et visent à assurer la continuité des itinéraires cyclables.
Toutefois, la cohabitation des vélos avec la circulation automobile, même en zone 30, n'apparaît pas optimale sur certains tronçons.
La commission d'enquête recommande de rechercher, pour le tracé urbain, en concertation avec la ville, un itinéraire cyclable complémentaire entre la gare de Poissy et le quartier La Bruyère-Fernand Lefebvre, évitant le boulevard Gambetta.
- Le tracé urbain du T13 Express générera en revanche des impacts négatifs certains sur la circulation routière dans Poissy : en effet, ce tracé urbain s'inscrit dans un contexte tendu au niveau circulation, renforcé par les deux coupures territoriales que représentent la Seine et le réseau ferré. L'amélioration de la fluidité de l'écoulement du trafic ne dépend pas exclusivement de la Maîtrise d'Ouvrage du Tram 13 express mais doit être engagée grâce à une coordination avec les autres principaux acteurs concernés (ville, département, communauté urbaine).
 - L'enjeu de la réussite du tracé urbain est lié à la réalisation des projets locaux majeurs tels que la liaison RD 190-RD 30 (pont d'Achères), la passerelle « mode actifs » pour relier Carrière à Poissy et la prolongation du boulevard de l'Europe ;
 - Le Tram 13 express doit être le catalyseur pour la mise en œuvre de l'ensemble de ces projets et de coordonner les différents acteurs qui permettront de mieux répartir la circulation routière ;
 - La réalisation du tracé urbain, contrairement au tracé initial, sera l'occasion de réfléchir à la mobilité de ce territoire, de la repenser et l'améliorer dans toutes ses composantes et de la formaliser au travers d'un plan local de déplacements (PLD) ;
 - Ce sera l'occasion d'identifier les points durs, de raisonner sur une vision plus large, plus régionale et de stimuler le développement de nouvelles modalités de transports en commun et modes actifs ;
 - Un soin particulier doit être apporté à l'aménagement de la station ZAC en intégrant des dispositions permettant de nombreux reports modaux ;
 - La refonte à venir du pôle gare et la reconfiguration de la place de l'Europe rend nécessaire la réalisation, selon la commission d'enquête, du rond-point RD190 - rue du vieux pont.

- L'impact du T13 Express sur le stationnement le long de son tracé est indéniable, ne permettant de conserver et de restituer que 60% de l'offre existante.
 - La Maîtrise d'Ouvrage s'est engagée à reconstituer les places privées perdues par un travail en étroite concertation avec les riverains impactés et la commune ;
 - Concernant les places de stationnement public, il est important de rappeler que le projet du T13 Express s'inscrit dans le cadre d'un développement de la desserte en transport en communs, qui, selon les documents de planifications supra communaux (Schéma directeur d'Ile-de-France, Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France), visent à réduire globalement la circulation automobile et donc la place de la voiture sur le territoire francilien. Ainsi, cette diminution de l'offre en matière de stationnement doit être appréhendée plus globalement avec la collectivité en charge des mobilités (communauté urbaine GPS&O) qui formalisera ces réflexions au travers son plan local de déplacements.
 - Il convient également de noter que des parkings relais seront disponibles au niveau de plusieurs stations (Saint-Germain RER Poissy RER et Achères-Ville RER, permettant aux usagers des transports de pouvoir accéder à la ligne T13 express plus facilement.
- Les impacts sont par ailleurs positifs sur le cadre de vie :
 - l'insertion de la plate-forme du tramway est optimisée (position axiale sur la plus grande partie du tracé, alignement d'arbres le long de l'axe, végétalisation d'une partie du linéaire de la plateforme du tramway, mobilier urbain, etc.) ;
 - il contribuera également à rendre plus urbaine la place de l'Europe et favorisera les modes actifs sur la commune de Poissy grâce à ses aménagements adaptés (chaussées séparées, franchissements facilités, trottoirs requalifiés, circulations des cycles étudiées.).
- Le principe de précaution : existe-t-il des éléments qui permettraient de suspecter les risques qui seraient de nature à justifier l'application du principe de précaution ? S'agissant des mesures à prendre, elles devront être appréciées afin d'intégrer, tant la plausibilité et la gravité du risque, que l'importance de l'intérêt public qui s'attache à la réalisation de l'opération, les mesures de précaution pouvant être minorées en considération de cet intérêt public.

Dans le projet soumis à enquête complémentaire, il n'apparaît pas à la commission d'enquête d'éléments particuliers militant en faveur de l'application du principe de précaution.

Compte tenu de ce qui précède, la commission estime que les avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients générés qui pourront être amendés, comme s'est engagée la Maîtrise d'Ouvrage, dans leur majeure partie au niveau des études détaillées allant suivre, et donc que les avantages penchent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de la réalisation du projet de la phase 2 du Tram 13 Express dans son tracé urbain.

Appréciation comparée du projet avec le tracé initial passant par la Grande Ceinture

Sur l'origine du « tracé urbain »

Une enquête publique unique (DUP, MECDU et défrichement) a été diligentée du 16 juin au 26 juillet 2014 concernant le projet, appelé TGO 2, de deuxième phase de la future liaison entre Saint-Cyr-l'École et Achères, empruntant principalement les voies existantes de la Grande Ceinture (étant précisé que le parcours en mode tram entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER était inclus dans la première phase).

La commission d'enquête a déposé le 29 septembre 2014 son rapport et ses conclusions, et exprimé un avis favorable, estimant que le projet, dans son ensemble, relevait de l'intérêt général, ses avantages l'emportant sur ses inconvénients ; elle a toutefois formulé trois réserves, dont la suivante :

« RESERVE N° 3 : suite à la demande formulée expressément par Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines, la Maîtrise d'ouvrage engagera dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER. »

Cette étude a abouti à l'établissement du projet qui a fait l'objet de la présente enquête publique complémentaire unique (DUP, MECDU) : un nouveau tracé, dit « tracé urbain » a été proposé, traversant Poissy et desservant notamment la gare Poissy RER.

Cette variante se situe entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne-feuillu. Les autres tronçons du tracé initial, c'est à dire Saint-Germain GC-golf et Chêne feuillu - Achères ville ne sont pas modifiés, et ne sont pas concernés par l'enquête complémentaire.

En ce qui concerne le calendrier de réalisation, le délai nécessaire à l'étude de la variante tracé urbain a différé la poursuite du projet de tracé initial : s'il devait être retenu, sa mise en œuvre n'améliorerait pas sensiblement la date de mise en service du trajet Saint-Germain-en-Laye - Achères, qui pourrait, au mieux, selon la Maîtrise d'Ouvrage, être avancée d'environ un an.

L'objet de cette enquête complémentaire, au-delà de l'analyse bilancielle portant sur le tracé urbain du T13 express, est bien de se prononcer sur le choix d'un tracé dans cette section médiane de la 2^e phase du 13 express, tracé urbain dans Poissy ou tracé initial restant sur la grande ceinture. Ceci afin de permettre in fine d'éclairer la décision permettant de déclarer ou pas d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER.

Il est ainsi nécessaire de comparer les avantages et inconvénients des deux tracés

Sur le chantier

L'impact pour les riverains d'un chantier destiné à durer plusieurs années est important, même s'il est globalement bien appréhendé et maîtrisé.

La commission d'enquête constate que le chantier sera réalisé en même temps que ceux d'autres projets importants dans Poissy, et notamment le pôle gare et la ZAC Rouget de l'Isle. Une coordination des calendriers et des tranches d'exécution sera indispensable.

Elle note que les travaux du « tracé urbain » seront à l'origine de perturbations importantes pour les habitants de Poissy et pour les usagers de la RD 190 ; elle estime que les reports de circulation temporaires devront faire l'objet d'une attention particulière, de manière à éviter de déplacer les encombrements ou les nuisances sur des itinéraires de substitution.

Elle remarque que la mise en service du pont d'Achères avant les travaux du tram sur le boulevard Gambetta et l'avenue de Versailles serait de nature à réduire la circulation sur cet axe, notamment celle des poids lourds en transit.

La commission d'enquête demande à la Maîtrise d'Ouvrage d'étudier la possibilité de recourir, aux modes ferroviaire et fluvial, pour les transports lourds de chantier (notamment mouvements de terres).

Elle attire l'attention sur l'importance, sur toute la durée du chantier, d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et de respecter l'accès aux propriétés privées et services publics.

Par comparaison, les travaux du tracé initial présentent moins de difficultés.

Le chantier empruntant la voie de la Grande Ceinture entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne feuillu, limité à l'emprise ferroviaire et à ses abords, ne présenterait pas de risque de conflit avec d'autres projets dans Poissy.

En revanche, pour les indispensables accès de chantier, il aurait un impact important sur la voirie locale et serait à l'origine de nuisances pour les riverains tout particulièrement ceux situés en bordure de la voie ferrée.

Les impacts en phase chantier sont indéniablement plus importants dans le cas du tracé urbain et appellent une anticipation et une coordination renforcées de l'ensemble des acteurs concernés, non seulement par ce chantier mais par l'ensemble de ceux prévus dans le secteur.

Sur les impacts permanents

Les impacts permanents sont de plusieurs natures :

➤ Impacts sur la mobilité

▪ Impacts sur la circulation automobile :

L'axe constitué par la RD 190 dans Poissy, entre le pont sur la Seine et la lisière de la forêt de Saint-Germain connaît aujourd'hui une intense fréquentation ; avec le tracé urbain, l'insertion du tram va limiter le nombre de voies circulables, ce qui devrait dans un premier temps, contribuer à majorer les difficultés.

A terme, le report modal sur le tram et la mise en service du pont d'Achères devraient permettre un retour à la circulation initiale, voire à sa réduction.

En effet, le report d'une part importante de la circulation automobile sur le T13 express n'apparaît pas évident, cette ligne se déployant selon un axe Nord-Sud, alors qu'une large part de la circulation automobile se fait d'Est en Ouest, avec des itinéraires contraints par les franchissements de la Seine et des voies ferrées.

Le tracé initial n'est pas en conflit avec la circulation sur la voirie existante sauf, localement au passage à niveau entre le boulevard Rose et la rue de la Bruyère. Son implantation sur une infrastructure préexistante limite en effet grandement les impacts sur le réseau routier. Certains accès aux stations comme Poissy GC pourront avoir des répercussions sur les flux.

Les impacts sur la circulation automobile apparaissent ainsi plus importants dans la variante urbaine du tracé, en raison des contraintes actuelles du territoire limitant considérablement les déplacements Est-Ouest avec des franchissements de la Seine et des voies ferrées en nombre insuffisant. L'insertion du T13 express dans ce contexte va nécessiter, d'une part une refonte du plan local de déplacements de la communauté urbaine, et idéalement, en préalable, la réalisation des grands projets.

▪ Les impacts sur les modes actifs

Le tracé urbain aura un impact certain sur la circulation des cyclistes : sa mise en œuvre permettra de compléter le réseau cyclable de Poissy, par la création de pistes ou bandes cyclables. Toutefois, dans la partie étroite du boulevard Gambetta, le passage en zone 30 imposera une cohabitation dangereuse entre la circulation automobile, très dense sur cet axe, et les cyclistes. C'est pourquoi la commission d'enquête préconise que soit étudiée la

création d'un itinéraire cyclable alternatif, évitant le boulevard, entre la ville et le quartier la Bruyère.

Dans ces conditions, on peut considérer que l'impact du T13 express sera, pour les cyclistes, globalement positif.

En ce qui concerne les piétons, l'impact sera plutôt globalement positif en raison des réaménagements réalisés au niveau des trottoirs. Toutefois, une attention particulière devra être portée sur quelques points particuliers : sécurité au voisinage du groupe scolaire Charles Péguy, traversée du Clos Saint-Germain, accès à la station Poissy Gambetta à partir du quartier de la Bruyère et surtout parcours de correspondance entre Poissy RER et la gare, qui - et c'est un des objectifs de la création du Tram 13 - devrait être très fréquenté aux heures de pointe.

Par comparaison, le tracé initial n'aura aucun impact sur les modes actifs, aucun itinéraire cyclable ou piéton n'étant techniquement possible en bordure de la grande ceinture.

- Les impacts sur les transports en commun

Les impacts sur les transports en commun sont de deux natures :

- au niveau régional, quel que soit le tracé retenu, le tram 13 a vocation, dans un premier temps, d'assurer la correspondance avec les lignes de transport radiales et ultérieurement de finaliser la liaison entre Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le tracé urbain permet des interconnexions en gare de Poissy RER avec la branche de Poissy du RER A et le RER E. La station Chêne Feuillu du tracé initial- et donc l'interconnexion avec le RER E- est conditionnée à des décisions concernant la Ligne Paris Normandie ;
 - au niveau local, entre Saint-Germain-en-Laye et Achères, le tracé urbain présente l'intérêt de desservir une population beaucoup plus importante que le tracé initial ; coordonné avec un réseau de bus remanié, il facilitera le « rabattement » vers la gare Poissy RER, pour les pisciacais mais aussi pour des usagers situés au nord des voies SNCF ou sur l'autre rive de la Seine ;
 - La commission d'enquête prend note des éléments impactant la fréquence de la ligne. Elle rejoint toutefois les préoccupations du public et appelle la Maîtrise d'Ouvrage à revoir à la mise en service certains paramètres d'exploitation de la ligne si le besoin s'en fait sentir, en particulier aux heures creuses et le week-end.
- Les impacts sur le transport fret : la commission considère le maintien des circulations de trains de fret est un objectif essentiel, tout particulièrement en région Ile-de-France, et conforme au SDRIF et PDUIF et note que cette possibilité est bien maintenue au niveau de la Grande Ceinture.

Quel que soit le tracé retenu, la phase 2 de la TGO devenue tram 13 express satisfait l'objectif de faciliter la mobilité non automobile au cœur du département des Yvelines ; toutefois, pour la liaison entre Saint-Germain-en-Laye et Achères, le tracé urbain proposé en variante présente, malgré un coût supérieur et une plus grande complexité, des avantages incontestablement supérieurs pour la mobilité des personnes : correspondance avec la gare de Poissy RER (RER A, E et Transilien), population desservie beaucoup plus importante, circulation automobile apaisée, et facilitation du recours aux modes actifs avec la requalification des espaces publics traversés.

L'insertion du Tram 13 express dans un territoire urbain contraint et congestionné, nécessite de s'appuyer sur des reports modaux complémentaires et diversifiés pour offrir des solutions efficaces de desserte des secteurs du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères. Ceci passe par deux axes :

- la nécessité de renforcer l'offre de bus à destination du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères, comme d'envisager la possibilité de créer un accès supplémentaire au Technoparc pour les modes actifs en partie Sud-Ouest, pour apporter une meilleure réponse en terme de fréquence et trajets, en complément de modes actifs ;
- l'aménagement de la station Poissy ZAC, dont la situation est stratégique pour proposer des solutions de report modal diversifiées et cohérentes par rapport aux contraintes territoriales. Cette station devrait ainsi pouvoir accueillir, à la fois une desserte de bus renforcée, un aménagement des itinéraires pour les modes actifs (cycles et piétons), tels que des possibilités de stationnement 2 roues, un système de cycles en libre-service, voire des zones de dépose-minute pour covoiturage.

➤ Impacts sur le stationnement :

La réalisation du tracé urbain entraînera la réduction d'emplacements publics, réduction qui n'apparaît pas non plus contradictoire avec la politique de développement des transports publics et les orientations des documents de planifications supra communaux. La Maîtrise d'Ouvrage s'est engagée à limiter les impacts sur le stationnement privé, en étroite concertation avec les riverains concernés.

Le tracé initial n'a pas d'impact sur le stationnement, à l'exception notable de Poissy GC qui va supprimer le stationnement existant largement utilisé par les riverains.

Ces impacts, plus importants dans le cas du tracé urbain, ne sont pas pour autant démesurés selon la commission d'enquête et s'inscrivent dans les directives du Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) et du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

➤ Impacts sur le paysage et la forêt :

Le tracé urbain impose de supprimer des arbres d'alignement ; la Maîtrise d'Ouvrage s'est engagée à les remplacer par des arbres plantés sur le domaine public urbain.

En revanche, le tracé initial ne nécessite pas la suppression d'arbres d'alignement.

En ce qui concerne l'emprise sur la forêt, les défrichements nécessaires sont du même ordre de grandeur : 5,2 hectares pour le tracé initial, 6,9 hectares pour le tracé urbain.

Quel que soit le tracé retenu, la Maîtrise d'Ouvrage a pris des engagements en matière de compensations forestière, écologique et foncière ; elle s'attachera en priorité à réaliser un reboisement dans la forêt de Saint-Germain.

La commission d'enquête souhaite que la possibilité de le réaliser sur les anciens champs d'épandage soit étudiée prioritairement.

Par ailleurs, elle invite la Maîtrise d'Ouvrage à poursuivre, lors des phases ultérieures d'études, le travail sur les mesures ERC concernant les continuités écologiques en forêt domaniale de Saint-Germain.

Les impacts sur l'environnement faune et flore ne sont pas neutres dans les deux options, mais apparaissent globalement maîtrisés.

➤ Impacts sur la santé :

Le tram est un véhicule peu bruyant ; dans la partie du parcours du tracé urbain qui sera en zone 30, sa présence contribuera à la réduction des bruits de circulation ; les zones exposées au bruit des trains sur le domaine SNCF concernées par l'insertion du tram ont été analysées et feront l'objet d'un traitement spécifique.

De même, le tram n'est pas polluant, et sa présence sur la RD 190 sera de nature à réduire la pollution atmosphérique d'origine automobile.

Le tracé initial ne présente aucun impact sur la santé humaine.

Les impacts respectifs des deux tracés sur la santé apparaissent globalement similaires. Le tracé urbain, appelant une refonte des plans de circulation et accélérant certainement les projets d'infrastructures du territoire, pourra présenter à terme des avantages supplémentaires pour la qualité de vie des habitants.

➤ Impacts sur la propriété privée :

Dans la section considérée (golf de Saint-Germain - Achères Chêne-feuillu), le tracé urbain emprunte des voies publiques, dont certaines très fréquentées (RD 190, place de l'Europe) ; son insertion rend nécessaire l'expropriation avec démolition de propriétés bâties et de parcelles prélevées sur des propriétés riveraines.

Le tracé initial, conçu dès l'origine pour emprunter des voies ferrées existantes, est entièrement situé sur le domaine ferroviaire, et ne nécessite aucune expropriation.

L'impact sur la propriété privée est ainsi indéniablement plus important pour permettre l'insertion du T13 Express dans la version de tracé urbain, même si les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage visent à les réduire et à accompagner les riverains concernés.

Sur la sécurité de la ligne

En matière de sûreté dans les stations et les rames, comme de sécurité sur le domaine public, les dispositions proposés par la Maîtrise d'Ouvrage ont été éprouvées sur les réseaux de trams existants en Région parisienne et n'appellent pas d'observation particulière.

S'agissant du tracé urbain, la commission d'enquête a attiré l'attention sur plusieurs sites plus particulièrement exposés en matière de sécurité : correspondance avec la gare du RER, zone 30 pour les cyclistes, école Charles Péguy, clos Saint-Germain...).

Le seul site sensible pour le tracé initial est le passage à niveau entre le boulevard Rose et la rue de la Bruyère.

Dans les deux cas, la sécurité de la ligne appelle ainsi à une vigilance particulière en certains points du tracé.

Sur le coût et l'intérêt économique du projet

Le coût du tracé initial avait été fixé dans un premier temps à 103 M€ ; après étude, il a été réévalué à 136 M€. Ce montant est à comparer au budget prévisionnel du tracé urbain, qui s'élève à 250 M€, pour une prestation très différente ; la commission d'enquête considère que, pour la partie purement urbaine, le projet ressort à un prix de revient qui se situe dans la moyenne des coûts observés pour des trams équivalents.

Compte tenu de la fréquentation attendue, bien supérieure à celle du tracé initial (37 000 contre 7 000), le tracé urbain, bien que d'un coût brut plus élevé, permet d'obtenir une meilleure rentabilité interne. On peut de plus imaginer que cette rentabilité devrait évoluer positivement du fait de l'augmentation de fréquentation générée par les mises en service de nouvelles lignes et une urbanisation à venir des communes traversées, y compris celles situées sur l'autre rive de la Seine, une fois, notamment, le nouveau pont réalisé.

La commission d'enquête retient par ailleurs que le tracé urbain, qui comporte la mise en service du tram mais aussi la requalification des espaces publics empruntés, sera à l'origine d'une augmentation de l'attractivité de la ville, de son développement urbain et de ses activités économiques.

Synthèse

Sur de nombreux points : coût, impacts, chantier, le tracé initial paraît plus avantageux mais il présente l'inconvénient majeur d'éviter Poissy, de ne pas assurer de correspondance avec le RER E, et de ne desservir que 7 000 usagers potentiels, contre 37 000 pour le tracé urbain.

Il ne propose pas de solution pour la desserte du Technoparc et son exploitation ne peut pas être améliorée par la mise en place d'un réseau de navettes urbaines ou en ajoutant une station complémentaire.

Malgré son coût d'investissement supérieur le tracé urbain a vocation à desservir une population beaucoup plus importante, à contribuer au développement économique de Poissy et à faciliter l'accès au RER E ; cela se traduit par un meilleur taux de rentabilité interne.

Le taux de rentabilité très réduit constaté au niveau du premier tronçon de la phase 1 mis en service fin 2004 a plusieurs origines : le faible maillage de ce tronçon avec des modes lourds de transport (RER et trains), mais également son linéaire limité qui ne permet pas d'apprécier véritablement la pertinence de l'infrastructure.

Dès lors que la décision de réutiliser la Grande Ceinture a été actée et démarrée, il apparaît, d'une part nécessaire de poursuivre ce tracé, y compris au-delà d'Achères jusqu'à Cergy, mais aussi de s'interroger sur le maillage offert et les populations desservies actuellement et potentiellement dans le futur.

Si l'infrastructure existante permet des économies indéniables, son tracé dessert imparfaitement le territoire traversé, longeant en grande partie un massif forestier qui n'a pas vocation à s'urbaniser. Par ailleurs, la possibilité d'une interconnexion avec le RER E au niveau de la station Chêne Feuillu est loin d'être, non seulement réalisée, mais tout simplement techniquement possible, sans pour autant desservir des pôles d'emplois et d'habitat importants.

Ainsi la rentabilité du tracé urbain apparaît meilleure et fait pencher la commission d'enquête pour cette solution.

Conclusions motivées de la commission d'enquête

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de la variante urbaine du projet et procédé à l'analyse comparée de la version urbaine et du tracé initial, leur évaluation et conditions de réalisation, la commission d'enquête peut ainsi conclure sur son choix de privilégier le tracé urbain entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne-feuillu.

Les objectifs du Tram 13 Express sont les suivants :

- Développer les transports en commun sur un axe nord-sud du département pour répondre aux besoins de déplacement de rocade : en reliant les gares de Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER, Poissy RER et Achères-Ville RER, le Tram 13 express permet de répondre aux besoins de déplacements du nord au sud du territoire des Yvelines ;
- Améliorer les correspondances entre les lignes de transport : le Tram 13 express offrira des correspondances efficaces avec le réseau ferré (lignes A, C, E, L, N, U) mais aussi avec le réseau de bus qui sera restructuré afin de permettre aux voyageurs de rejoindre facilement les stations du Tram 13 express et d'améliorer la desserte du territoire en transports collectifs ;
- Faciliter les déplacements entre les pôles d'activités : le Tram 13 express permettra de relier entre eux plusieurs pôles d'emplois et d'habitat : Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole et, avec des correspondances, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ce projet de tram-train, structurant pour les Yvelines, permet également de renforcer la desserte de Poissy avec ce tracé urbain qui propose des correspondances accrues avec le réseau de transports en commun par la desserte de la gare de Poissy RER et améliore la desserte des habitants et salariés de Poissy.

Par ses caractéristiques, la population desservie, les interconnexions accrues avec les réseaux de transport collectif structurant (RER et Transilien), l'accompagnement du développement territorial des villes traversées et la requalification urbaine réalisée, il présente concrètement un caractère d'intérêt public.

Le projet du T13 express 2^e phase va nécessiter des emprises à acquérir pour permettre son insertion urbaine sur le territoire de Poissy. La Maîtrise d'Ouvrage a mené ses études de manière à limiter le plus possible ces expropriations en optant pour des partages de voiries autant que possible et l'implantation latérale du tram, avec pour objectif d'acquérir de préférence les parcelles à l'amiable et de limiter au minimum le recours à l'expropriation.

Il sera toutefois nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé et malgré des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles.

Le tracé urbain du tram 13 Express est, selon la commission d'enquête, le mieux adapté aux objectifs de desserte du territoire. Aucune solution variante ou alternative pertinente comparative au projet n'a été retenue par la commission d'enquête.

L'implantation de ce tram-train dans un territoire contraint par des coupures fluviale et ferrée fortes, aura un impact sur la circulation routière déjà importante dans le secteur et appellera, d'une part, la réalisation, idéalement préalablement, de la liaison RD 190 - RD 30 (pont d'Achères) et du prolongement du boulevard de l'Europe, et d'une refonte des circulations, non seulement à des secteurs clefs du trajet, telle que la place de l'Europe, mais aussi sur un périmètre plus large, et formalisé dans le cadre d'un Plan Local de Déplacements.

Compte tenu de la fréquentation attendue et des interconnexions accrues avec les réseaux RER et Transilien, la rentabilité du projet en tracé urbain est intéressante. Le projet, par ailleurs, ne présente pas un coût excessif eu égard à celui d'opérations de transport similaires ou approchantes.

Aucun intérêt social majeur ne s'oppose à sa réalisation.

Le projet ne présente pas d'inconvénients au regard de l'intérêt public de la santé publique.

Son incidence directe sur l'environnement est relativement limitée et acceptable (les mesures de compensations envisagées étant réalisées dans le massif de la forêt de Saint-Germain-en-Laye) et les impacts identifiés sont maîtrisés et des mesures d'accompagnement proposées.

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme de niveau supérieur, mais nécessite la mise en compatibilité de ceux de niveau local inférieur, en l'espèce le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye.

La commission formule les **six (6) recommandations suivantes, précédant son avis** :

Les recommandations correspondent à des préconisations que la commission d'enquête souhaite que la Maîtrise d'Ouvrage puisse prendre en considération.

RECOMMANDATION 1 : Une offre de bus renforcée depuis Poissy RER et Achères Ville RER pour desservir les quartiers Sud d'Achères et le Technopôle

L'insertion du Tram 13 express dans un territoire urbain contraint et congestionné, soumis à une double coupure ferrée et fluviale, nécessite de s'appuyer sur des reports modaux complémentaires et diversifiés pour offrir des solutions efficaces de desserte des secteurs du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères.

La commission d'enquête a entendu les difficultés techniques, financières pour des effets très limités de solutions alternatives précisément détaillées par la maîtrise d'ouvrage, de type navettes, création d'une station complémentaire ou déplacement de la station Poissy ZAC, développées dans le rapport et synthétisées dans les conclusions.

C'est pourquoi, elle soutient l'importance de renforcer l'offre de bus à destination du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères, pour apporter une meilleure réponse en termes de fréquence et trajets, en complément de modes actifs.

RECOMMANDATION 2 : Mettre en œuvre un aménagement de la station Poissy ZAC permettant le développement ultérieur de nouvelles mobilités

La commission d'enquête considère que la situation de la station Poissy ZAC est stratégique pour proposer des solutions de report modal diversifiées et cohérentes par rapport aux contraintes territoriales.

Cette station devrait ainsi pouvoir accueillir, à la fois une desserte de bus renforcée, un aménagement des itinéraires pour les modes actifs (cycles et piétons), tels que des possibilités de stationnement deux roues, un système de cycles en libre-service, voire des zones de dépose-minute pour covoiturage.

La commission recommande ainsi à la Maîtrise d'Ouvrage, au-delà de ce qui est prévu dans le dossier (stationnement pour cycles, arrêt de bus...), de prévoir des mesures conservatoires pour compléter et renforcer l'offre en matière de nouvelles mobilités.

RECOMMANDATION 3 : L'importance d'une bonne coordination entre les différents chantiers simultanés allant impacter le territoire

La commission d'enquête considère que le futur tram T13 Express constitue un projet majeur dont le chantier va s'étaler sur plusieurs années sur un territoire lui-même en pleine mutation et qu'il appartient dès lors aux équipes en charge de sa réalisation de poursuivre la concertation nécessaire pour maîtriser et coordonner, au côté des collectivités, l'ensemble des chantiers attendus afin de limiter leurs nuisances pour les villes.

Les travaux liés à la future traversée de la Seine, au pôle gare de Poissy RER, ceux liés à l'extension du boulevard de l'Europe..., sont à la fois essentiels au devenir du territoire communautaire et à la bonne intégration du tram 13 Express, mais vont générer des impacts importants sur les axes de circulation pendant plusieurs années.

Elle invite la maîtrise d'ouvrage à établir très en amont un planning « spatio-temporel » (définissant les tranches de travaux et leurs dates prévisionnelles d'exécution), d'organisation fine des flux de circulation sur un périmètre élargi, des relais efficaces d'information et de concertation auprès des riverains.

RECOMMANDATION 4 : Privilégier les modes alternatifs à la route pour l’approvisionnement des chantiers et l’évacuation des déblais

La commission d’enquête note l’importance d’une organisation rigoureuse de ce chantier sur l’ensemble du tracé retenu et d’une gestion globale des déblais et invite la maîtrise d’ouvrage à utiliser des modes alternatifs à la route (approvisionnement et évacuation par la Seine et les voies ferrées) chaque fois que cela s’avère possible.

RECOMMANDATION 5 : La recherche d’un itinéraire cyclable complémentaire au niveau du boulevard Gambetta

Le tracé urbain du Tram 13 express phase 2 prévoit l’aménagement d’itinéraires cyclables (pistes / bandes cyclables / zone 30) continus et sécurisés et des stationnements vélos à proximité de chacune des stations. Ces aménagements complètent ceux existants et en développement, et visent à assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Toutefois, la cohabitation des vélos avec la circulation automobile, même en zone 30, n’apparaît pas optimale sur certains tronçons.

La commission d’enquête recommande de rechercher, pour le tracé urbain, en concertation avec la ville et la communauté urbaine, un itinéraire cyclable complémentaire entre la gare de Poissy et le quartier La Bruyère-Fernand Lefebvre, évitant le boulevard Gambetta.

RECOMMANDATION 6 : Poursuivre les études concernant les continuités écologiques et engager l’examen de la faisabilité d’un reboisement sur les anciens champs d’épandage en forêt de Saint-Germain

Le projet de tram 13 Express, dans son tracé urbain, nécessitera, à la fois l’abattage d’environ 330 arbres d’alignement et le déboisement de près de 6,9 ha de forêt, dans le secteur Chêne Feuillu, avec l’insertion de la plateforme tramway, et aussi au niveau des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture actuelle, au Sud et au Nord de Poissy.

La commission note favorablement les engagements de la Maîtrise d’Ouvrage en matière de compensation forestière, compensation écologique et compensation foncière :

- remplacement des arbres abattus, ou plantations de nouveaux arbres sur des espaces publics voisins, en concertation avec les villes ;
- priorité au reboisement au sein même de la forêt de Saint-Germain.

La commission d’enquête invite les Maîtres d’Ouvrage à poursuivre, lors des phases ultérieures d’études, le travail sur les mesures « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) concernant les continuités écologiques en forêt domaniale de Saint-Germain.

Elle recommande par ailleurs d’engager des études, le moment venu, pour vérifier la faisabilité d’un reboisement au niveau des anciens champs d’épandage au Nord de la forêt de Saint-Germain, ce qui aurait pour effet de revaloriser, au moins partiellement, un site défavorisé, et de répondre positivement aux attentes exprimées pendant l’enquête publique.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE COMPLEMENTAIRE PREALABLE A LA DUP

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'Ouvrage qui a apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le projet de réalisation du tram 13 express phase 2 dans son tracé urbain, situé entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne-feuillu, et objet de l'enquête publique complémentaire, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts et peut être considéré comme d'intérêt public. Par ailleurs, la présentation des tracés urbains dans Poissy et initial restant sur la Grande Ceinture a bien été réalisée.

Compte tenu des conclusions motivées de l'analyse bilancielle et de l'analyse des avantages et inconvénients des deux tracés amenant la commission d'enquête à se prononcer en faveur de la variante urbaine du tracé :

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au dossier de déclaration d'utilité publique complémentaire du tram 13 express phase 2, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique complémentaire du 8 janvier au vendredi 9 février 2018

Fait à Paris, le 23 avril 2018

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Alain CLERC



Pour mémoire : rappel des recommandations et réserves émises dans le cadre du rapport d'enquête unique initiale de la TGO phase 2 du 29 septembre 2014

La variante mise à enquête publique complémentaire se situe entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne-feuillu.

Les autres tronçons du tracé initial, c'est à dire Saint-Germain GC-golf et Chêne feuillu - Achères ville ne sont pas modifiés, et ne sont pas concernés par l'enquête complémentaire.

L'objectif de l'enquête complémentaire est de se prononcer sur le choix d'un tracé dans cette section médiane de la 2^e phase du Tram 13 express, tracé urbain dans Poissy ou tracé initial restant sur la Grande Ceinture.

Ceci afin de permettre in fine d'éclairer la décision permettant de déclarer ou pas d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER.

La commission d'enquête rappelle ainsi que ces tronçons amont et aval du tracé urbain ont déjà été mis à enquête 2014, et ont alors fait l'objet de réserves et de recommandations.

Au vu du tracé urbain en faveur duquel la commission s'est prononcée, il convient de rappeler qu'une réserve et 2 recommandations de cette enquête s'appliquent toujours :

***RESERVE N° 1** : la gare existante d'Achères-ville devra être modifiée pour permettre la libre traversée Est - Ouest pour tous les usagers et piétons, et non uniquement pour les voyageurs munis de titres de transport.*

***RECOMMANDATION N° 1** : la Maîtrise d'ouvrage est invitée à se déterminer, en concertation avec la ville d'Achères, sur les dispositions à mettre en œuvre pour la circulation sur l'avenue de Conflans / rue Camille Jenatzy et le passage sous la voie ferrée, assurant notamment une bonne gestion des modes doux sur cet axe promettant un trafic à venir soutenu avec le développement des quartiers Est de la ville ;*

***RECOMMANDATION N° 4** : les impacts visuels en phase d'exploitation doivent être limités pour les riverain dans les zones urbaines, en particulier au niveau des quartiers Est de Poissy et à l'arrivée sur Achères-Ville, en prévoyant l'intervention d'un paysagiste pour les études d'avant projet.*

Il est également entendu que tous les éléments ressortant du rapport et des conclusions de cette enquête de 2014 concernant les parties amont et aval du tracé urbain préconisé s'appliquent également, en dehors de ces recommandations et réserve, et sont donc à prendre en considération par la Maîtrise d'Ouvrage

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, ...) destinés à faciliter la consultation ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la déclaration d'utilité publique mis à l'enquête, complet, quoique dense et d'un abord difficile pour le public, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu (sous réserve des remarques faites) étaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture des Yvelines, via le lien dédié suivant : <http://tram13.express.phase2.enquetepublique.net> ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête en mairie de Poissy, désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé et une adresse courriel étaient également disponibles pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <http://tram13.express.phase2.enquetepublique.net> ;
- une réunion d'information et d'échanges, qui s'est tenue à Poissy le 11/01/2018 a permis à un public nombreux de prendre connaissance des spécificités liées à ce dossier modificatif et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;

- les membres de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- **1 039** observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 3 lieux d'enquête et sur le registre et adresse électroniques dédiés.

Sur le fond de l'enquête

La commission d'enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique complémentaire engagée pour la réalisation du tracé urbain de la phase 2 du Tram 13 express qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Saint-Germain-en-Laye ;**
- **La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du Tram 13 Express faisant l'objet du présent dossier de déclaration d'utilité publique complémentaire sur la ville de Saint-Germain-en-Laye ;**
- **L'enquête publique concernant le tracé initial comprenait une mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye. Les mises en compatibilité des PLU présentées à l'enquête publique de 2014 sont toujours valables sur ces trois communes ;**
- Le tram 13 Express fait partie d'un des éléments structurants du SDRIF, au service du projet spatial régional de développement de l'ouest de l'Île-de-France. Par ses caractéristiques, la population desservie, les interconnexions accrues avec les réseaux de transport collectif structurant (RER et Transilien), l'accompagnement du développement territorial des villes traversées et la requalification urbaine réalisée, **il présente concrètement un caractère d'intérêt public ;**
- **En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) a été saisie du projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye en vue d'un examen au cas par cas.** Elle a dispensé cette mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye, sur la base des considérations suivantes :
 - sur le territoire de Saint-Germain-en-Laye le projet de Tram 13 express est situé dans l'emprise d'une zone N, à laquelle se superpose un espace boisé classé (EBC) ; il nécessitera le défrichement de 6,9 hectares ;
 - mais l'adaptation apportée au PLU n'est pas susceptible d'avoir d'autres incidences sur l'environnement ou la santé que celles liées au projet de Tram 13 express, qui devront être abordées dans le cadre de l'évaluation environnementale de ce projet
- **Le nouveau tracé urbain objet de la présente enquête complémentaire nécessite une nouvelle mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye. Les impacts sur le PLU sont limités.** En effet, la création des débranchements au nord et au sud de Poissy rend nécessaire le défrichement de 1,7 hectares d'espaces boisés classés (EBC) en forêt de Saint-Germain, en plus des 5,2 hectares levés pour le tracé initial. **C'est donc cette suppression de 1,7 hectares qui fait l'objet du dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye joint au dossier d'enquête.** La modification apparaît sur les pièces suivantes :
 - Règlement graphique : Plan de zonage : déclassement de 6,9 hectares ;
 - Tableau de superficie des espaces boisés classés (page 260 du rapport de présentation) : cette superficie passe de 3 459 à 3 452,1 hectares.
- Aucune observation portant sur cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'a été déposée par le public.

La commission d'enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye, présente bien le projet du tram 13 express phase 2 dans sa variante urbaine et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique complémentaire du projet de la phase 2 du T13 express emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Saint-Germain-en-Laye.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE**

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées et des services consultés, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la commission d'enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye, élaboré afin de permettre la réalisation du dossier de DUP complémentaire du Tram 13 express phase 2 dans son tracé urbain, situé entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne-feuillu, et objet de l'enquête publique complémentaire, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique complémentaire du 8 janvier au vendredi 9 février 2018

Fait à Paris, le 23 avril 2018

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Alain CLERC



Pour mémoire : rappel des Mises en Compatibilité des PLU de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères du dossier d'enquête unique initiale de la TGO phase 2 de 2014 et mention de la demande d'autorisation de défrichement

La variante mise à enquête publique complémentaire unique se situe entre le golf de Saint-Germain et Achères - Chêne-feuillu.

Les autres tronçons du tracé initial, c'est à dire Saint-Germain GC-golf et Chêne feuillu - Achères ville ne sont pas modifiés, et ne sont pas concernés par l'enquête complémentaire.

L'objectif de l'enquête complémentaire est de se prononcer sur le choix d'un tracé dans cette section médiane de la 2^e phase du Tram 13 express, tracé urbain dans Poissy ou tracé initial restant sur la Grande Ceinture.

Ceci afin de permettre in fine d'éclairer la décision permettant de déclarer ou pas d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER.

Cette enquête complémentaire est unique car elle se compose à la fois d'un dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'une Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) de Saint-Germain-en-Laye.

La commission d'enquête rappelle ainsi que ces tronçons amont et aval du tracé urbain ont déjà été mis à enquête en 2014, l'enquête unique intégrant

- *un dossier de demande d'autorisation de DUP ayant fait l'objet de réserves et de recommandations pour la DUP ;*
- *3 dossiers de mise en compatibilité (MECDU) pour les 3 communes traversées, à savoir, Saint-Germain, Poissy et Achères ;*
- *et une demande d'autorisation de défrichement.*

Pour mémoire, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) de la ville de Saint-Germain-en-Laye, comportait les éléments suivants :

- *Aucun emplacement réservé ni aucune servitude ne sont impactés par le projet ;*
- *Le règlement littéral n'est pas impacté par le projet ;*
- *La simple mention de la TGO doit apparaître au niveau du rapport de présentation ;*
- *5,2 ha d'espace boisé classé doivent toutefois être défrichés, au droit des emprises du projet. L'essentiel de ce défrichement se localise au niveau de la partie exploitée en mode tram, entre Chêne-Feuillu et Achères-ville, et 0,5 hectares dans le cadre des mesures conservatoires destinés à la future station à Achères-Chêne-Feuillu. Le tableau récapitulatif de ces espaces boisés classés (EBC) doit ainsi être modifié. Ce défrichement a fait l'objet d'une enquête publique préalable à l'autorisation de défrichement dans le cadre de l'enquête unique de 2014 ;*
- *Ces espaces boisés classés doivent être déclassés sur le règlement graphique au niveau des emprises nécessaires à la réalisation du projet.*

Par ailleurs, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) sur la commune d'Achères comportait les éléments suivants :

- *Aucun emplacement réservé, ni aucune servitude ne sont impactés par le projet ;*
- *Le règlement littéral doit être complété au niveau de la rédaction des articles 2 des zones UY et UW afin de prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures ;*
- *Le chapitre concernant la TGO est modifié dans le rapport de présentation.*

Enfin, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) sur la commune de Poissy comportait les éléments suivants :

- *Aucun emplacement réservé, aucun Espace Boisé Classé, ni aucune servitude ne sont impactés par le projet ;*
- *Le règlement littéral doit être complété au niveau de la rédaction des articles 2 des zones UCa et UPa afin de prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures et modifier les conditions des affouillements-exhaussements de sol ;*
- *La mention de la TGO doit apparaître au niveau du rapport de présentation, tout comme dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable*

Ainsi, la DUP globale pour le tracé du projet de Tram 13 express 2^e phase emportera approbation de l'ensemble des dispositions des 3 PLU concernés, à savoir : pour le PLU de Saint-Germain-en-Laye, celles issues de l'enquête initiale ET celle de l'enquête complémentaire, et pour les PLU de Poissy et d'Achères, celles issues de l'enquête initiale, et rappelées ci-dessus.

Pour finir, l'enquête unique initiale comportait également une autorisation de défrichement :

- *le défrichement de 5,8 hectares dans la forêt de Saint-Germain. Par ailleurs 2,5 hectares de défrichement étaient prévus pour la première phase.*
- *l'essentiel du défrichement concernait la partie exploitée en mode tram entre Chêne-Feuillu et Achères-ville ; 0,5 hectares étaient destinés à la future station d'Achères-Chêne-Feuillu.*

Cette enquête publique complémentaire portant sur le tracé urbain ne présente pas de demande à cet égard, bien qu'une surface complémentaire à défricher de l'ordre d'1,7 hectares soit nécessaire au projet.

En effet, cet aspect sera traité ultérieurement dans le cadre des autorisations environnementales à venir.