

Préfecture

Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

**Arrêté n°78-2018-12-06-013 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation
de la phase 2 du Tram 13 express (anciennement Tangentielle Ouest)
et mettant en compatibilité les plans locaux d'urbanisme des communes
de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères**

**Le Préfet des Yvelines,
Officier de la Légion d'Honneur,**

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code forestier ;

Vu le code de la route ;

Vu les Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ;

Vu la délibération n° 2012/377 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 13 décembre 2012 relative à l'approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales actualisé ;

Vu la délibération n° 2013/368 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 9 octobre 2013 relative à l'approbation du bilan de la concertation ;

Vu la délibération n° 2013/519 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 11 décembre 2013 relative à l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique ;

Vu l'avis émis par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité environnementale, le 23 avril 2014, sur l'évaluation environnementale de l'étude d'impact du projet initial ;

Vu la réunion d'examen conjoint et son procès-verbal du 28 avril 2014 relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères avec le tracé initial ;

Vu les pièces du dossier et notamment l'étude d'impact ;

Vu l'enquête publique unique initiale préalable à la réalisation de la phase 2 de la Tangentielle Ouest, réalisée du 16 juin au 26 juillet 2014, portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères avec l'opération projetée et le défrichement ;

Vu la délibération du conseil municipal de Poissy en date du 15 septembre 2014 émettant un avis favorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune avec le tracé initial de la phase 2 du tram 13 express ;

Vu la délibération du conseil municipal d'Achères en date du 18 décembre 2014 émettant un avis favorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune avec le tracé initial de la phase 2 du tram 13 express ;

Vu qu'en l'absence de délibération de la commune de Saint-Germain-en-Laye dans le délai de deux mois à compter de la saisine du maire effectuée le 15 octobre 2014, l'avis du conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye est réputé comme favorable à la mise en compatibilité du PLU avec le tracé initial de la phase 2 du tram 13 express ;

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête en date du 29 septembre 2014 qui a donné :

- un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé initial assorti de plusieurs réserves dont l'une portait sur l'étude de la faisabilité d'une variante d'un tracé urbain dans la commune de Poissy, via la gare RER ;
- un avis favorable à la mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ;
- un avis favorable au défrichement

Vu la délibération n° 2015/046 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 11 février 2015 relative à la poursuite des études de la variante urbaine par Poissy en vue d'une enquête publique complémentaire ;

Vu le courrier en date du 31 mars 2015 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités demandant au Préfet des Yvelines son accord pour l'organisation d'une enquête publique complémentaire à l'issue des études complémentaires sur la variante urbaine par Poissy ;

Vu le courrier en date du 16 avril 2015 du Préfet des Yvelines confirmant la possibilité d'organiser une enquête publique complémentaire à l'issue des études complémentaires sur la variante urbaine par Poissy ;

Vu la délibération n° 2015/523 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 7 octobre 2015 relative à l'approbation du DOCP complémentaire (variante par Poissy) ;

Vu la délibération n° 2016/259 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 13 juillet 2016 relative à l'approbation du bilan de la concertation complémentaire ;

Vu la délibération n° 2017/303 du 30 mai 2017 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique complémentaire relatif au projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER ;

Vu le courrier en date du 3 juillet 2017 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, dont le nom d'usage est Ile-de-France Mobilités, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités demandant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire ayant pour objet la présentation des avantages et inconvénients du tracé alternatif pour le projet et pour l'environnement, par rapport au tracé initial présenté à l'enquête publique de 2014 ;

Vu la décision en date du 6 septembre 2017 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France, dispensant, après examen au cas par cas, de la réalisation d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye avec le tracé alternatif ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 27 septembre 2017 sur la mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye avec le tracé alternatif ;

Vu l'avis émis par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité environnementale, le 11 octobre 2017, sur l'évaluation environnementale de l'étude d'impact du projet de tracé alternatif ;

Vu le projet de tracé alternatif, étudié suite à la réserve de la commission d'enquête portant sur la faisabilité d'une variante d'un tracé urbain, dans la commune de Poissy, via la gare RER, les pièces du dossier et notamment l'étude d'impact présentées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, SNCF Réseau et SNCF Mobilités afin d'être soumises à enquête publique complémentaire ;

Vu les avis des autres services consultés ;

Vu l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2017 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire unique, du 8 janvier au 9 février 2018, portant sur les avantages et inconvénients du tracé alternatif par rapport au tracé initial du projet de Tram 13 express phase 2, entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER, et en particulier sur la déclaration d'utilité publique du tracé choisi et la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec l'opération ;

Vu la délibération en date du 29 janvier 2018 du conseil municipal de Poissy, donnant un avis très favorable au tracé urbain du Tram 13 express ;

Vu la délibération en date du 13 février 2018 du conseil municipal d'Achères, approuvant le tracé alternatif, affirmant la nécessité d'une station desservant le quartier du Chêne Feuillu et demandant aux opérateurs, en cas de non réalisation de cette station, la mise en place de solutions alternatives ;

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête en date du 23 avril 2018 qui émet :

- un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la variante urbaine du tracé assorti de six recommandations
- un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye

Vu la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France en date du 11 juillet 2018 portant déclaration de projet, et ses annexes répondant aux réserves et aux recommandations de la commission de la première enquête et de l'enquête complémentaire, et déclarant l'intérêt général du projet dans son tracé urbain ;

Vu le courrier du Syndicat des Transports d'Ile-de-France en date du 25 juillet 2018 sollicitant la déclaration d'utilité publique de la phase 2 du projet de Tram 13 express ;

Vu le courrier de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités en date du 17 septembre 2018, confirmant leur accord sur les engagements, inhérents à leur périmètre, selon la déclaration de projet du Syndicat des Transports d'Ile-de-France relatifs aux recommandations et réserves des enquêtes publiques initiale et complémentaire ;

Vu, telles que décrites notamment dans l'étude d'impact et synthétisées en annexe, les mesures d'évitements, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement, et les modalités de suivi associés ;

Considérant qu'en l'absence de délibération de la commune de Saint-Germain-en-Laye dans le délai de deux mois à compter de la saisine du maire effectuée le 28 mai 2018, l'avis du conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye est réputé comme favorable à la mise en compatibilité du PLU avec le tracé urbain de la phase 2 du tram 13 express ;

Considérant que les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier et à mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les recommandations émises par la commission de la première enquête et de l'enquête complémentaire relative au tracé urbain ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

Arrête :

Article 1^{er} : Est déclarée d'utilité publique, sur le territoire des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, la réalisation de la phase 2 du projet de Tram 13 express, dans son tracé urbain, entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville conformément au plan général des travaux annexé au présent arrêté.

Article 2 : Le présent arrêté emporte approbation des nouvelles dispositions des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, conformément aux plans et documents d'urbanisme annexés au présent arrêté.

Conformément aux dispositions de l'article R153-18 du code de l'urbanisme, il sera procédé à la mise à jour des plans locaux d'urbanisme des communes.

Le président de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et les maires des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères procéderont aux mesures de publicité prévues à l'article R153-21 du code de l'urbanisme.

Article 3 : Conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le présent arrêté est accompagné d'une annexe 3 exposant les motifs et considérations justifiant l'intérêt public de l'opération.

Ce document pourra être consulté à la préfecture des Yvelines – bureau de l'environnement et des enquêtes publiques – avenue de l'Europe à Versailles.

Article 4 : Pendant une durée de 5 ans, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont autorisés à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les emprises foncières nécessaires à la réalisation de ce projet comprises dans le périmètre telles qu'elles figurent au dossier d'enquête.

Ce délai pourra être prolongé dans les conditions prévues par l'article L. 121-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 5 : À défaut d'obtenir la prolongation de la durée de validité de la présente déclaration d'utilité publique, cette dernière sera considérée comme nulle et non avenue si l'expropriation à effectuer pour la réalisation du projet n'est pas menée à terme dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

Article 6 : Conformément aux dispositions de l'article L122-1-1 I du code de l'environnement et de l'article L122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'annexe 4 du présent arrêté synthétise les mesures à la charge des maîtres d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi, telles que décrites notamment dans l'étude d'impact.

Les mesures éventuelles relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, celles relatives au patrimoine ainsi que celles relatives au défrichement pourront notamment être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées par des arrêtés ultérieurs pris en application respectivement des articles L. 214-1 et suivants, de l'article L. 411-2, des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement et des articles L. 214-13 et L. 341-1 et suivants du code forestier.

Article 7 : Lorsqu'elles font partie d'une copropriété, les emprises expropriées seront retirées de la propriété initiale conformément à l'article L122 – 6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 8 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Yvelines et affiché dans les mairies de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ainsi qu'au siège de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise pendant une durée de deux mois. Une mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département.

Article 9 : En application des dispositions de l'article R. 421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles, dans le délai de 2 mois à compter de sa publication.

Article 10 : Le secrétaire général de la préfecture, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, le directeur départemental des territoires, le président de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et les maires des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le - 6 DEC. 2019
Le préfet,


Jean-Jacques HUYOT

Liste des annexes :

Annexe 1 : plan général des travaux

Annexe 2 : plans et documents d'urbanisme

Annexe 3 : document justifiant le caractère d'utilité publique du projet

Annexe 4 : document synthétisant les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et modalités de suivi associées

Tram

13 express

PROLONGEMENT
Saint-Germain »» Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

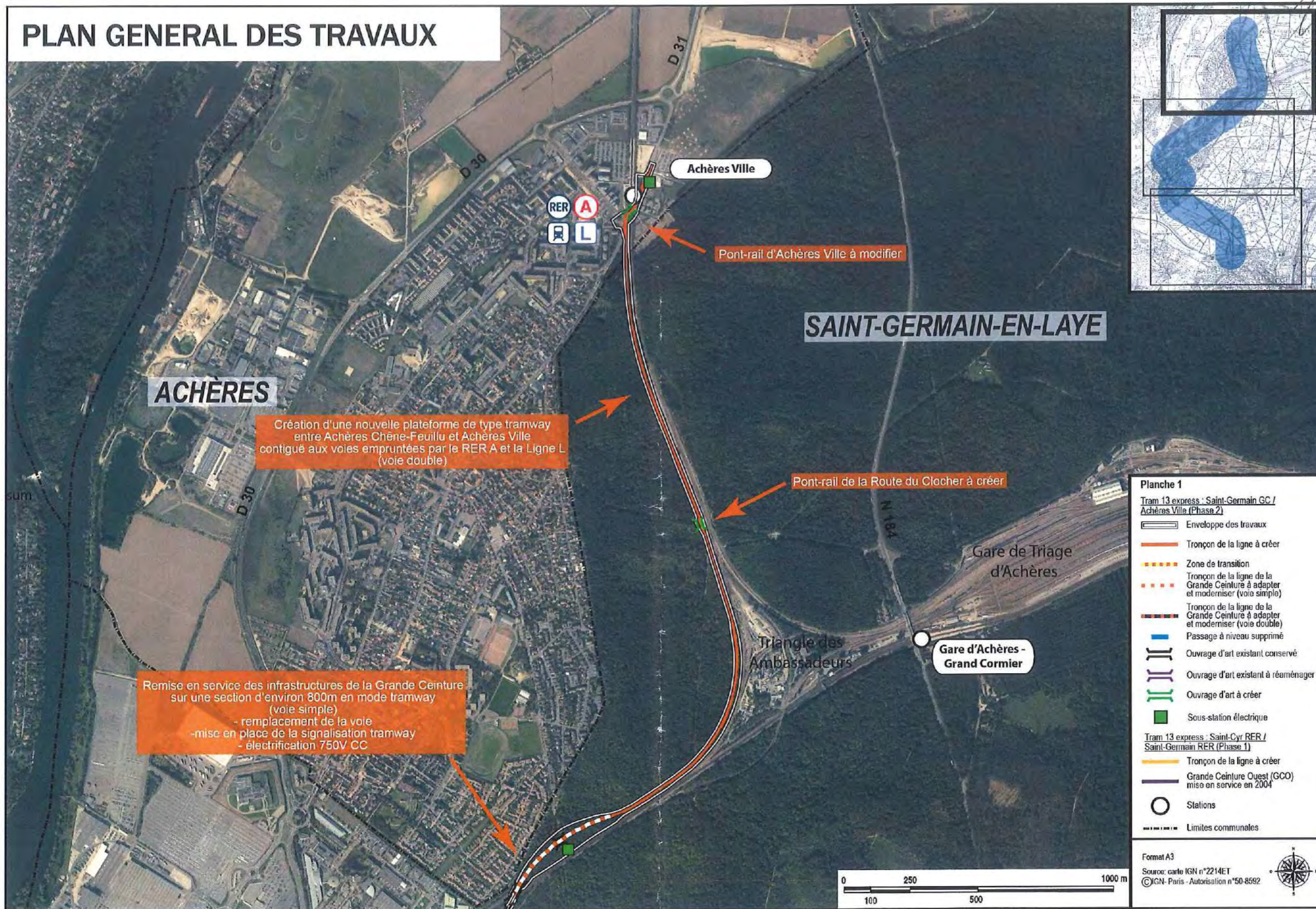
COMPLEMENTAIRE

Pièce C (*Actualisée*)

Plan Général des Travaux

ROSENZWEIG

PLAN GENERAL DES TRAVAUX



ACHÈRES

Achères Ville

SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Gare de Triage
d'Achères

Triangle des
Ambassadeurs

Gare d'Achères -
Grand Cormier

Création d'une nouvelle plateforme de type tramway
entre Achères Chêne-Feuilleu et Achères Ville
contiguë aux voies empruntées par le RER A et la Ligne L
(voie double)

Remise en service des infrastructures de la Grande Ceinture
sur une section d'environ 800m en mode tramway
(voie simple)
- remplacement de la voie
- mise en place de la signalisation tramway
- électrification 750V CC

Pont-rail d'Achères Ville à modifier

Pont-rail de la Route du Clocher à créer

Planche 1

Tram 13 express : Saint-Germain GC /
Achères Ville (Phase 2)

- Enveloppe des travaux
- Tronçon de la ligne à créer
- Zone de transition
- Tronçon de la ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie simple)
- Tronçon de la ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie double)
- Passage à niveau supprimé
- Ouvrage d'art existant conservé
- Ouvrage d'art existant à réaménager
- Ouvrage d'art à créer
- Sous-station électrique
- Tram 13 express : Saint-Cyr RER /
Saint-Germain RER (Phase 1)
- Tronçon de la ligne à créer
- Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
- Stations
- Limites communales

Format A3

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



H. ROSENZWEIG



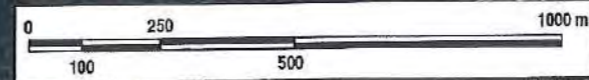
Planche 2

Tram 13 express : Saint-Germain GC /
Achères Ville (Phase 2)

- Enveloppe des travaux
 - Tronçon de la ligne à créer
 - Zone de transition
 - Tronçon de la ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie simple)
 - Tronçon de la ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie double)
 - Passage à niveau supprimé
 - Ouvrage d'art existant conservé
 - Ouvrage d'art existant à réaménager
 - Ouvrage d'art à créer
 - Sous-station électrique
- Tram 13 express : Saint-Cyr RER /
Saint-Germain RER (Phase 1)
- Tronçon de la ligne à créer
 - Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
 - Stations
 - Limites communales

Format A3

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



ROSENZWEIG

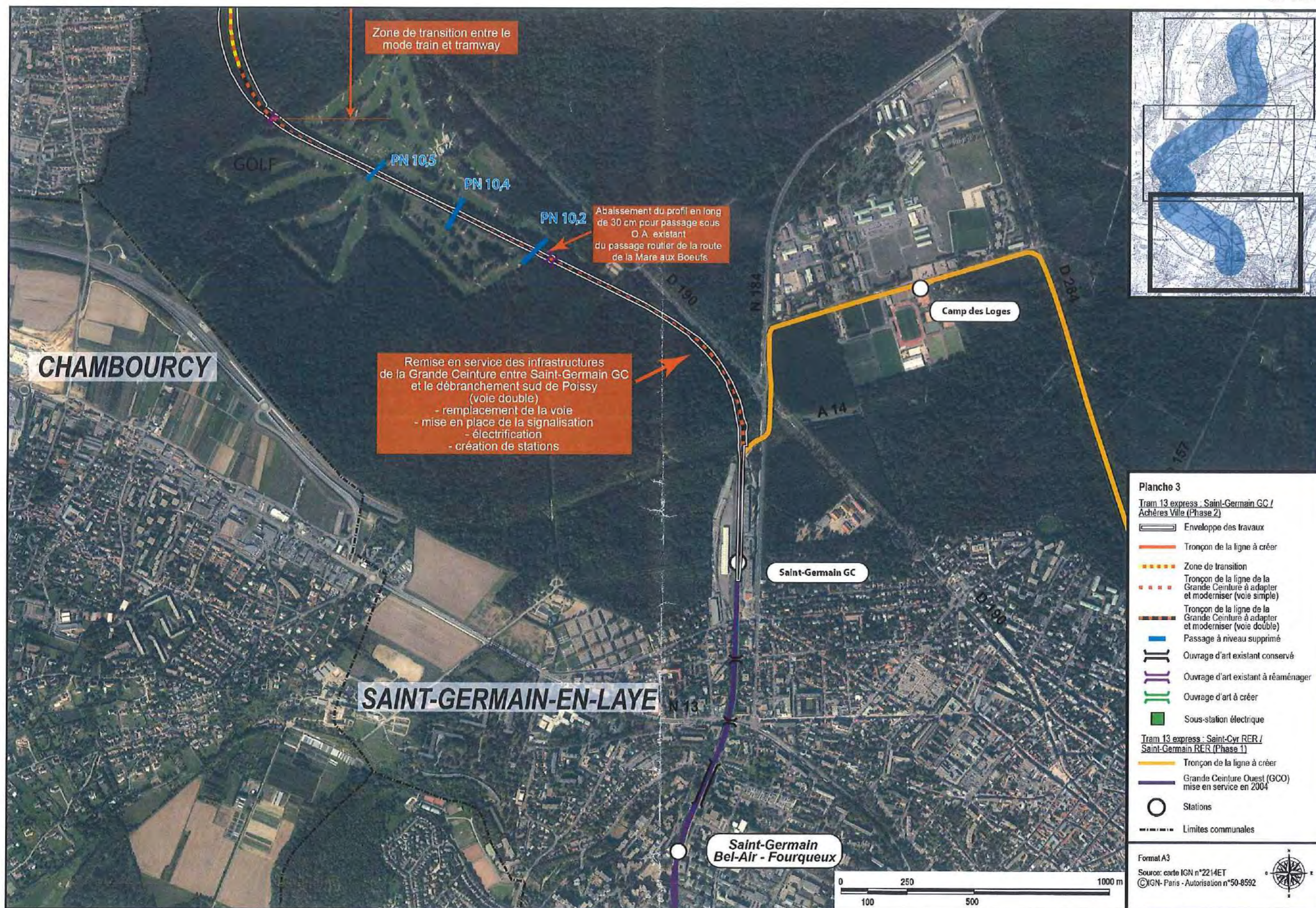


Planche 3
Tram 13 express : Saint-Germain GC / Achères Ville (Phase 2)

- Enveloppe des travaux
- Tronçon de la ligne à créer
- Zone de transition
- Tronçon de la ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie simple)
- Tronçon de la ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie double)
- Passage à niveau supprimé
- Ouvrage d'art existant conservé
- Ouvrage d'art existant à réaménager
- Ouvrage d'art à créer
- Sous-station électrique

Tram 13 express : Saint-Cyr RER / Saint-Germain RER (Phase 1)

- Tronçon de la ligne à créer
- Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
- Stations
- Limites communales

Format A3
Source: carte IGN n°2214ET
©IGN- Paris - Autorisation n°50-8592

Tangentielle Ouest

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

Annexe 2 1/2

Vu pour être annexé à l'arrêté en date de ce jour
Versailles, le - 6 DEC. 2018

Pour le Préfet des Yvelines
Et par délégation
Le Chef de bureau


H. ROSENZWEIG

DOSSIER D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Pièce I : Dossiers de mise
en compatibilité des PLU



 **île de France**



Yvelines
Conseil général



SOMMAIRE GENERAL DE LA PIECE I

PARTIE I : MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE.....	3
PARTIE II : MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE POISSY.....	39
PARTIE III : MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ACHERES	71

Tangentielle Ouest

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

Pièce 1

Pièce 1

**Dossiers de mise en
compatibilité des PLU**



Yvelines
Conseil général



Tangentielle Ouest

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

Pièce 1

Pièce 1

PARTIE I

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



Yvelines
Conseil général



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

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE	7
1. Préambule	8
2. Présentation générale du projet	10
2.1. Rappel historique	10
2.2. Caractéristiques principales du projet	13
2.3. Les acteurs du projet	15
2.4. Les objectifs du projet	16
2.5. Les enjeux du projet	17
2.6. Calendrier prévisionnel	19
2.7. Plan général des travaux	20
3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme	24
3.1. Compatibilité avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)	24
3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye	24
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité	31
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE	32
1. Tableau de superficie des espaces boisés classés : page 260 du rapport de présentation après mise en compatibilité	33
2. Plan de zonage après mise en compatibilité	34

TABLE ILLUSTRATIONS

<i>Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture Source : SNCF IGP</i>	<i>10</i>
<i>Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud</i>	<i>10</i>
<i>Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements</i>	<i>11</i>
<i>Figure 4 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM</i>	<i>13</i>
<i>Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural</i>	<i>13</i>
<i>Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville</i>	<i>13</i>
<i>Figure 7 : Planning prévisionnel</i>	<i>19</i>

TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain</i>	<i>14</i>
<i>Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section</i>	<i>14</i>

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

1. PREAMBULE

➤ Plan Local d'Urbanisme (PLU)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

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

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

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

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

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

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

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

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

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

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

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

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

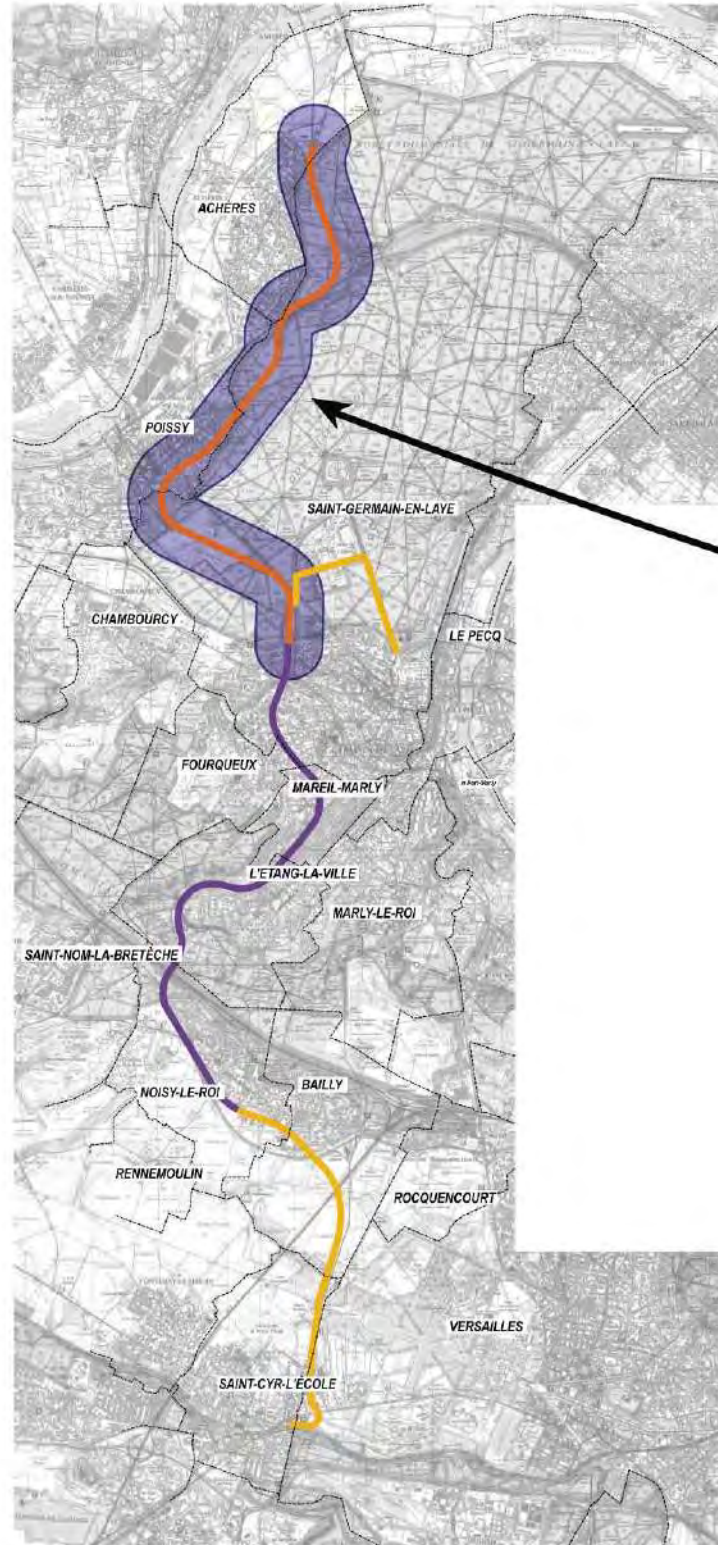
Les plans de zonage concernés par les emprises du projet doivent être adaptés afin de réduire l'espace boisé classé et permettre la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance).

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye s'avère nécessaire en application de l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme.

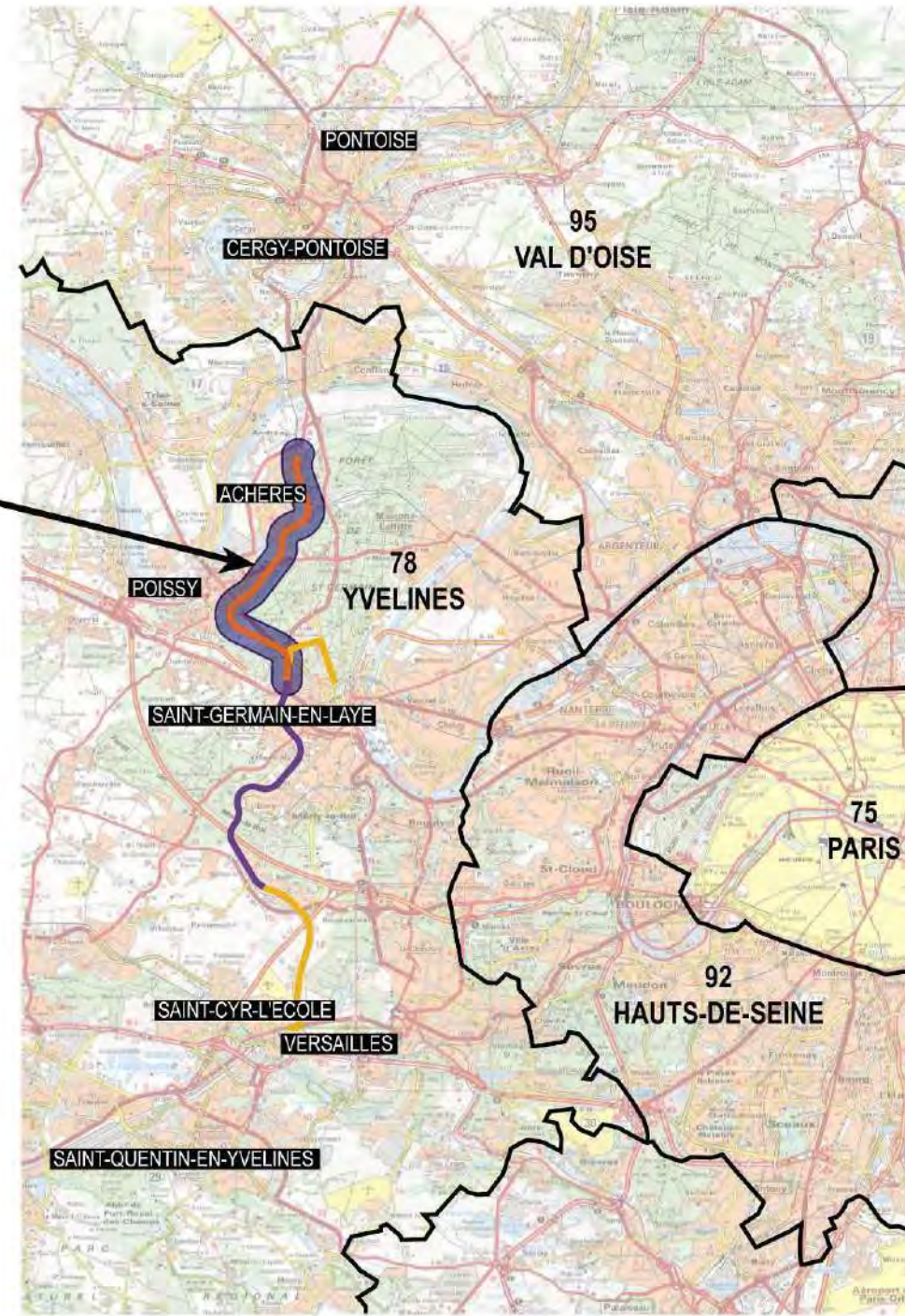
Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.

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

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



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



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



Format A3

2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1. Rappel historique

2.1.1. Naissance du projet

➤ Grande Ceinture (GC)

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

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

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

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

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

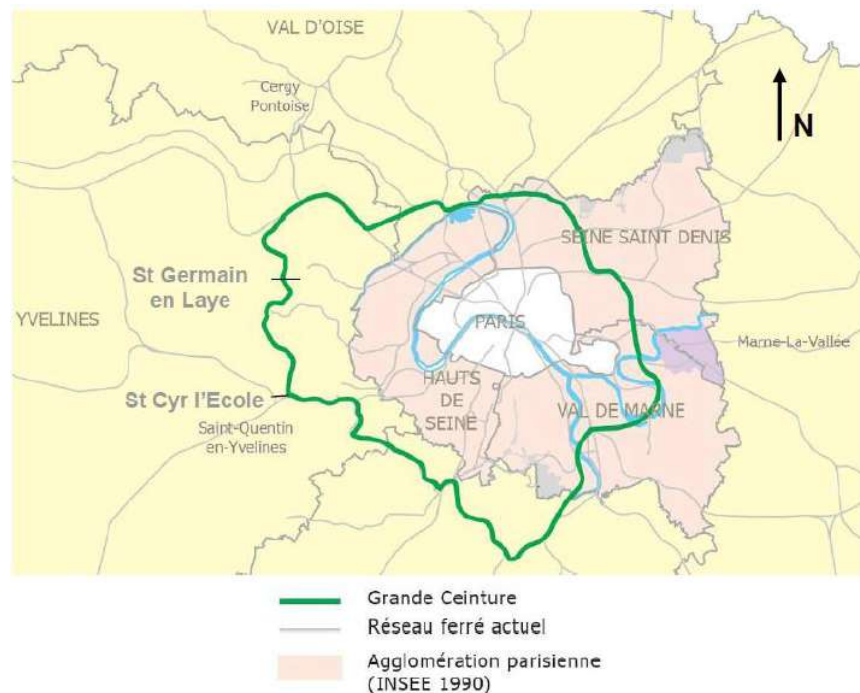


Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture Source : SNCF IGP

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

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

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

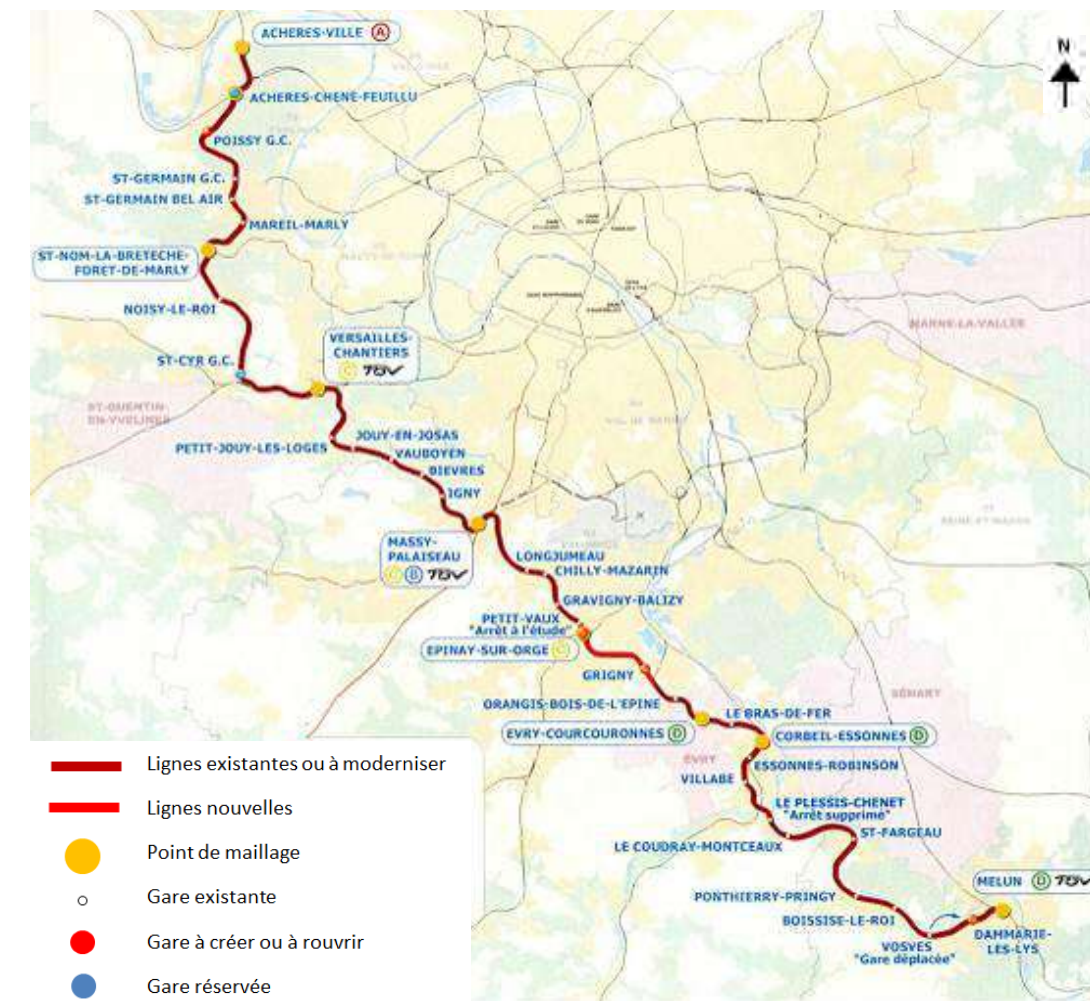


Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud

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

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

➤ Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

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

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

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

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

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

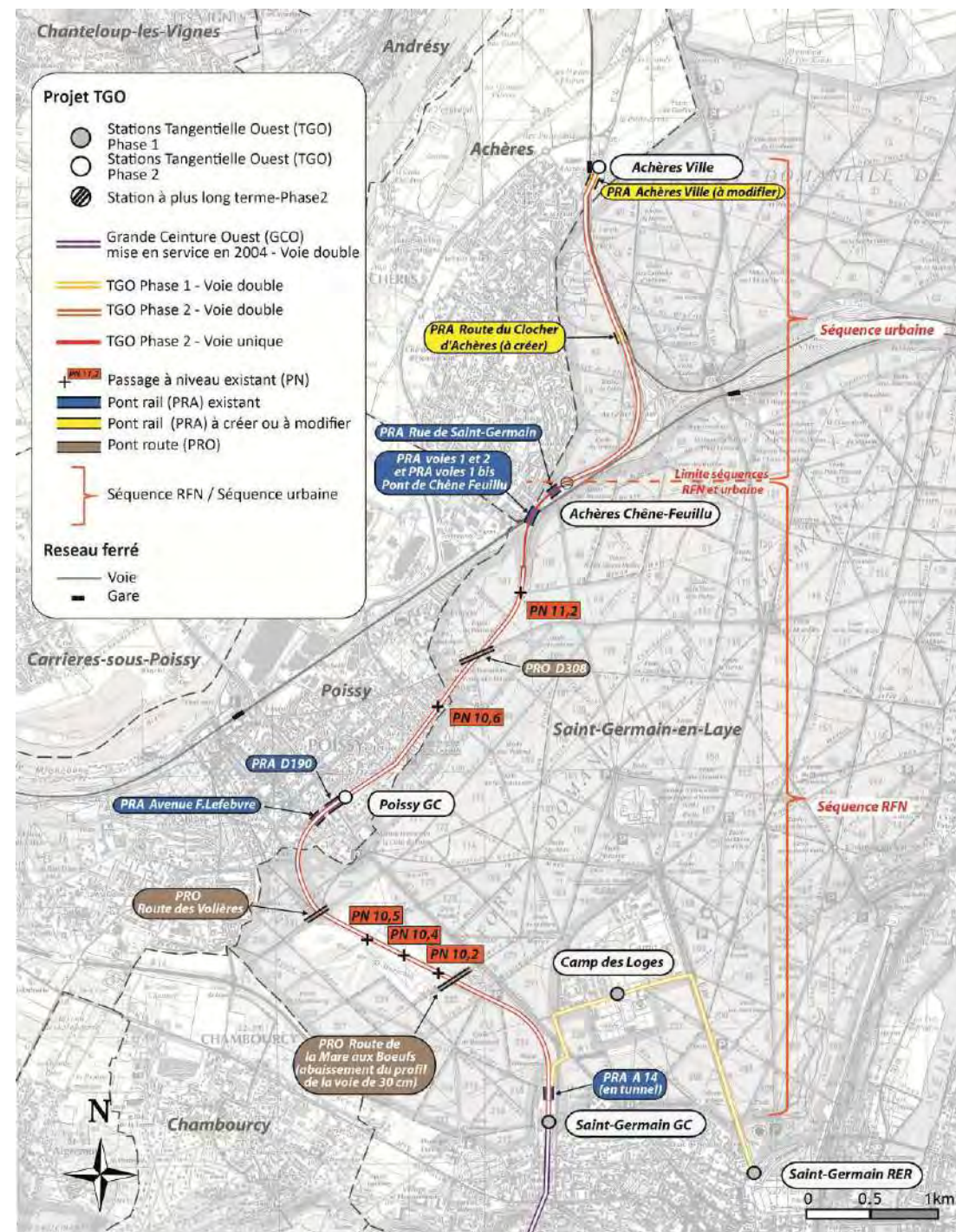


Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

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

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

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

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

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

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

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

Le **Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la première phase de TGO a été soumis pour approbation au conseil du STIF du 13 décembre 2012**. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête. Sur cette base, le Conseil d'Administration du STIF a approuvé la Déclaration de Projet de TGO Phase 1 le 11 décembre 2013. Puis, le 3 février 2014 **le Préfet des Yvelines a déclaré d'Utilité Publique le projet TGO Phase 1** entre Saint-Germain RER et St Cyr RER.

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

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

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

➤ La 1ère phase de la TGO

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



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

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



Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural

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

2.2. Caractéristiques principales du projet

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

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

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

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

Le tracé se compose de deux séquences :

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

Les **opérations majeures** du projet sont :

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

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

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

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

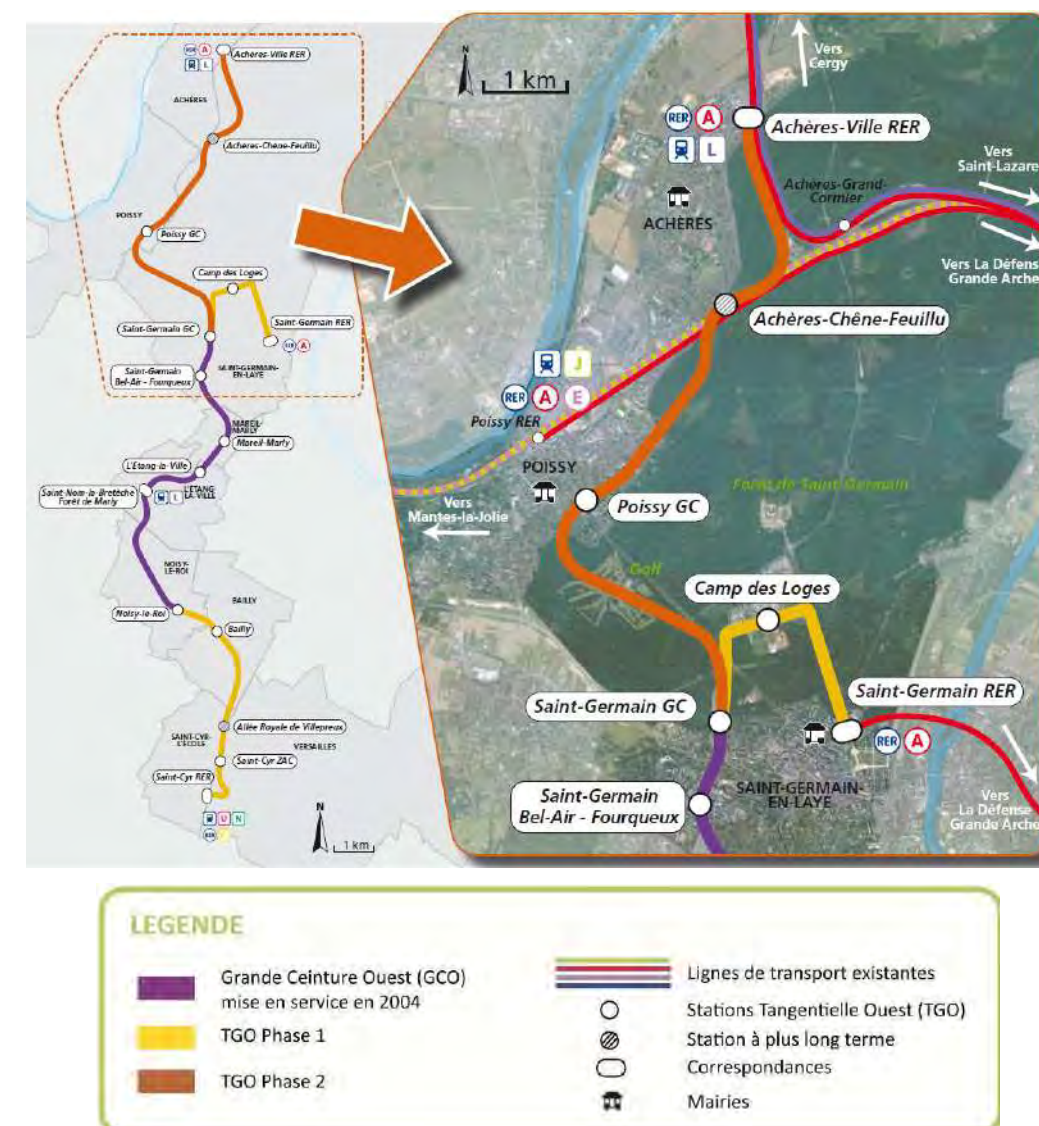


Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville

Source : STIF - 2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Sur la partie ferroviaire du tracé, de Saint-Germain GC jusqu'à Achères Chêne-Feuillu, le tram-train circule comme un train classique, sur la voie de gauche, en emprise protégée par des clôtures et jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. La section RFN est alimentée en 25 KV. Ainsi, le caractère ferroviaire de la ligne est conservé pour ne pas hypothéquer la possibilité de passage, à un horizon futur et indéterminé, d'autres véhicules que les tram-trains, à savoir des trains de fret, des trains de travaux ou des trains militaires.

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

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Le bâtiment voyageur à Poissy GC demeurera fermé aux voyageurs. L'opération TGO ne prévoit pas de réaffectation particulière de ce bâtiment. Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer le confort et la sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens.

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

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

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

Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

2.3. Les acteurs du projet

2.3.1. Les porteurs du projet

➤ Contrat de Projet État-Région (CPER)

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

➤ Contrat Particulier Région-Département (CPRD)

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

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

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



Le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec Réseau Ferré de France et la SNCF de l'opération.

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

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

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



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

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

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



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

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

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

2.3.1. Les financeurs

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



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

L'Etat a également signé un protocole en juillet 2013 avec la Région Ile-de-France portant sur le programme du Nouveau Grand Paris dans lequel figurent les projets TGO phases 1 et 2.



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



Yvelines
Conseil général

Le département des Yvelines est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région – Département 2007 - 2013.

Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre.

2.4. Les objectifs du projet

Afin de répondre au déficit structurel du réseau ferroviaire d'Ile-de-France pour les liaisons banlieue à banlieue, **le développement d'une rocade ferrée de type tram-train a été inscrit au SDRIF approuvé le 27 décembre 2013** et le besoin de liaisons structurelles de rocade était déjà inclus dans le SDRIF de 1994.

Le projet de Tangentielle Ouest Phases 1 et 2, et son prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise s'inscrivent dans cette optique en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Ile-de-France.

L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade. En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de banlieue à banlieue, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

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

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

2.5. Les enjeux du projet

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

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

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

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

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

2.5.1. Enjeux techniques

Les enjeux techniques sont :

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

2.5.2. Enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion sont identifiés au niveau :

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

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

2.5.3. Enjeux environnementaux

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

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

- les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire et ponctuelle de la **circulation et du stationnement** ou encore de l'accessibilité aux équipements pour les riverains ;
- la mise en service du tram-train aura un impact sur **l'environnement sonore et vibratoire**. Les seuils réglementaires devront être respectés. Par contre, le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère ;
- le projet conduit à **déboiser une surface estimée à environ 5,8 ha** dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (ZNIEFF II, forêt domaniale). L'impact est jugé fort. Dans le cadre d'une négociation engagée avec l'ONF (gestionnaire) et la DRIAFAF (propriétaire), il sera nécessaire de compenser **l'impact généré par le défrichement** et de prévoir des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets indirects générés par la réduction des emprises de la forêt.

2.5.4. Compatibilité avec les documents de planification urbaine

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

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

2.5.5. Enjeux socio-économiques et de desserte

Les enjeux socio-économiques et de desserte identifiés sont :

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

2.5.6. Enjeux économiques

En termes d'enjeux économiques :

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

2.5.7. Enjeux spécifiques

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

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

2.6. Calendrier prévisionnel

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

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

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

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

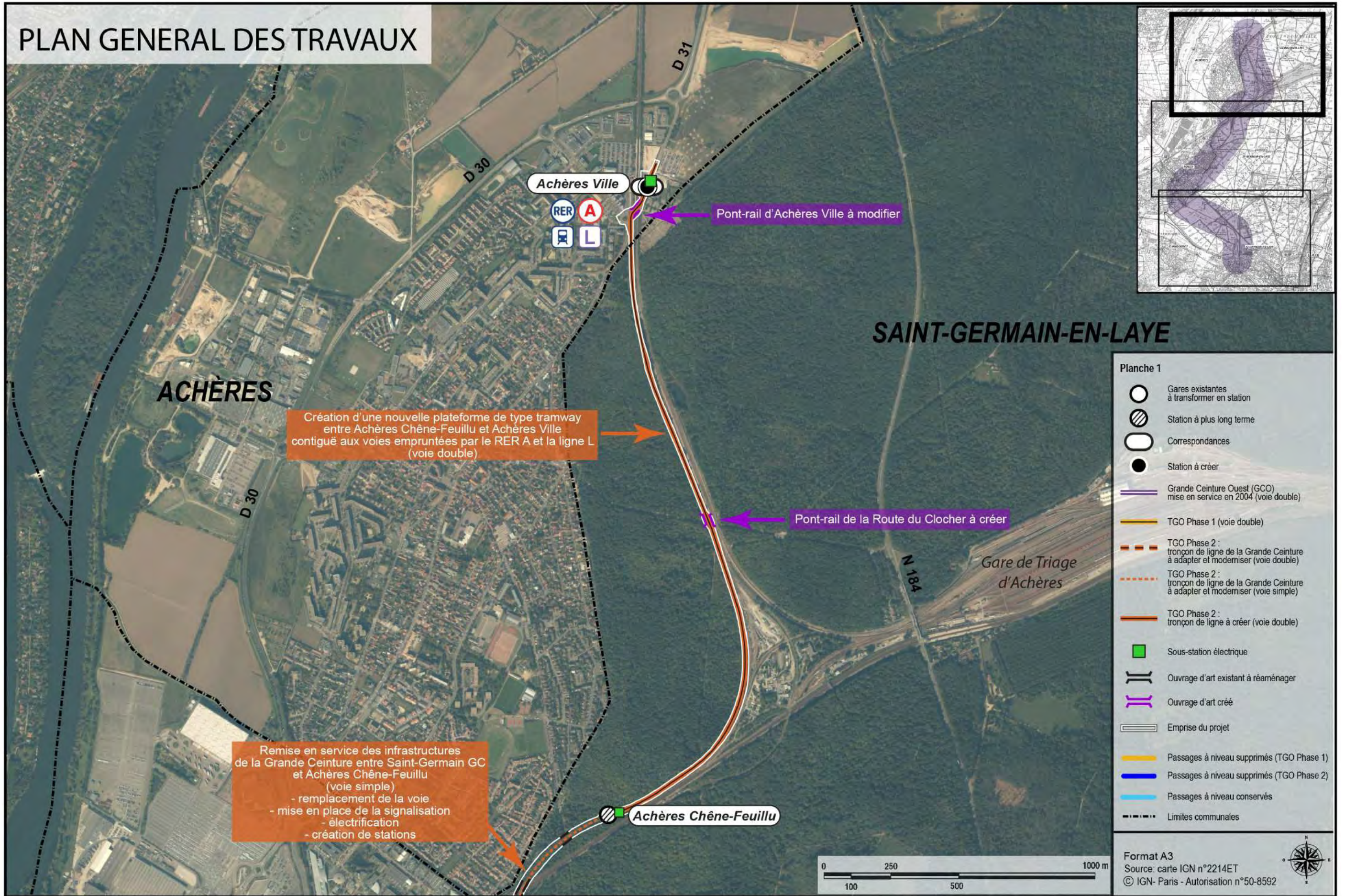
Figure 7 : Planning prévisionnel

2.7. Plan général des travaux

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

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

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

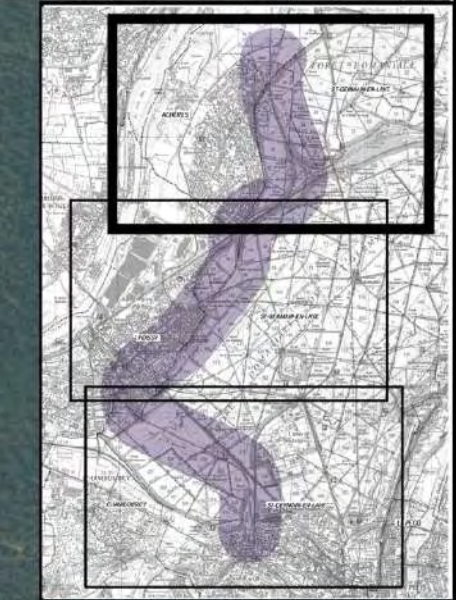


Création d'une nouvelle plateforme de type tramway entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne L (voie double)

Remise en service des infrastructures de la Grande Ceinture entre Saint-Germain GC et Achères Chêne-Feuillu (voie simple)
- remplacement de la voie
- mise en place de la signalisation
- électrification
- création de stations

Pont-rail d'Achères Ville à modifier

Pont-rail de la Route du Clocher à créer

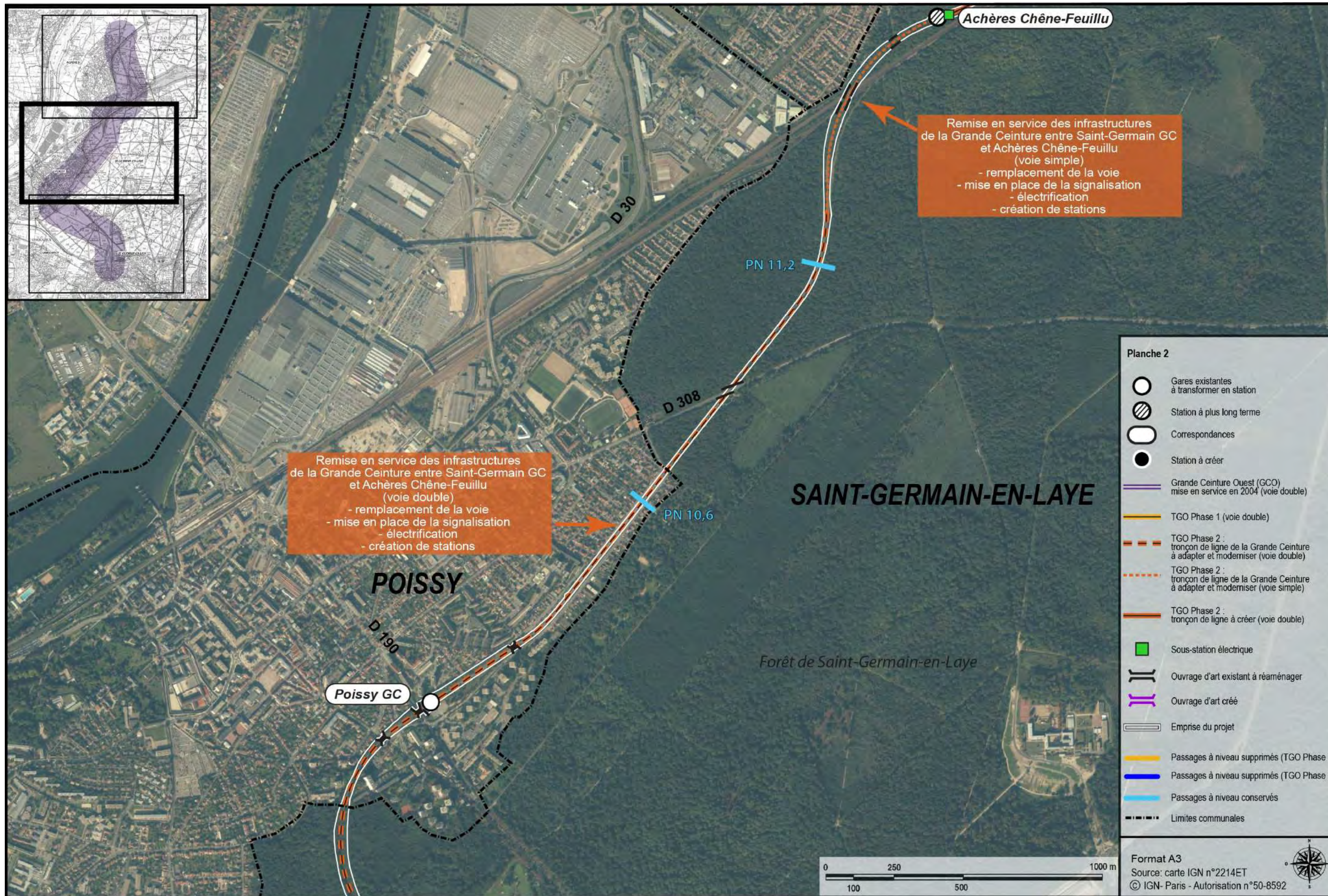


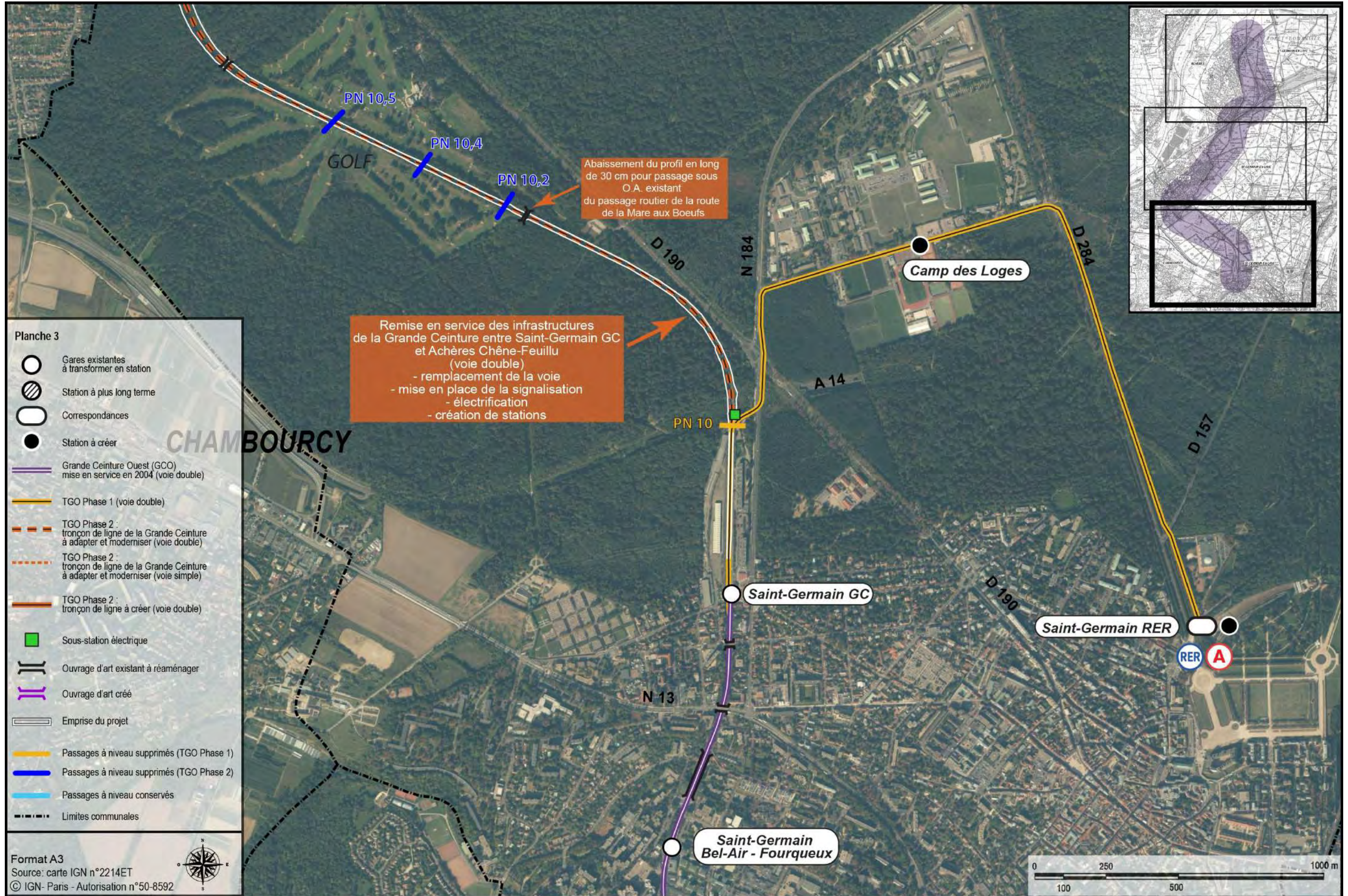
- Planche 1
- Gares existantes à transformer en station
 - Station à plus long terme
 - Correspondances
 - Station à créer
 - Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004 (voie double)
 - TGO Phase 1 (voie double)
 - TGO Phase 2 : tronçon de ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie double)
 - TGO Phase 2 : tronçon de ligne de la Grande Ceinture à adapter et moderniser (voie simple)
 - TGO Phase 2 : tronçon de ligne à créer (voie double)
 - Sous-station électrique
 - Ouvrage d'art existant à réaménager
 - Ouvrage d'art créé
 - Emprise du projet
 - Passages à niveau supprimés (TGO Phase 1)
 - Passages à niveau supprimés (TGO Phase 2)
 - Passages à niveau conservés
 - Limites communales



Format A3
Source: carte IGN n°2214ET
© IGN- Paris - Autorisation n°50-8592







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

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

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013 est actuellement en vigueur. Il a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre et publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication a fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le Conseil d'État, sur le projet adopté par le Conseil Régional le 18 octobre.

Le schéma préconise la **réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train afin de faciliter les déplacements de rocade** sur l'ensemble du territoire francilien. La réalisation de la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits à l'horizon « Plan de mobilisation » qui regroupe les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020. Les prolongements de la Tangentielle Ouest à Cergy et à Versailles sont quant à eux inscrits à l'horizon 2030.

De même, ce document précise que le projet permet l'amélioration de la desserte pour conforter les polarités urbaines du territoire Confluence Seine-Oise. Ainsi, **la Tangentielle Ouest améliore les liaisons nord/sud internes à ce territoire**. Le projet de Tangentielle Ouest apparaît de ce fait dans de nombreux chapitres du SDRIF.

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

Le projet de Tangentielle Ouest était par ailleurs déjà inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 qui préconisait la réalisation de rocades tangentielles s'appuyant sur les lignes ferroviaires. **Parmi l'ensemble des rocades préconisées par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture avaient été identifiées** comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements.

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

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

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye a été approuvé le 18 octobre 2005. Le présent dossier de mise en compatibilité tient compte de la dernière révision du PLU du 11 avril 2013 dans le cadre du projet Lisière Pereire et de la dernière modification du 11 juillet 2013 portant sur la zone UE. Il prend en considération la Mise en Compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye suite à la Déclaration d'Utilité Publique de TGO phase 1 pris par arrêté préfectoral le 03 février 2014. Ce document est composé des pièces suivantes :

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

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

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

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

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










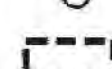

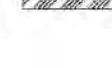
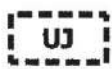


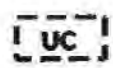
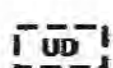
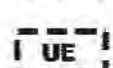

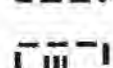



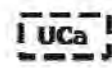
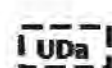
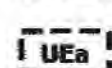

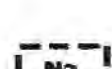
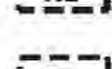
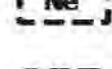
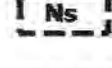


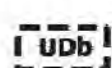


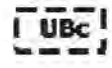
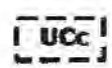

Le projet n'est pas mentionné dans les orientations d'aménagement par secteur.

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

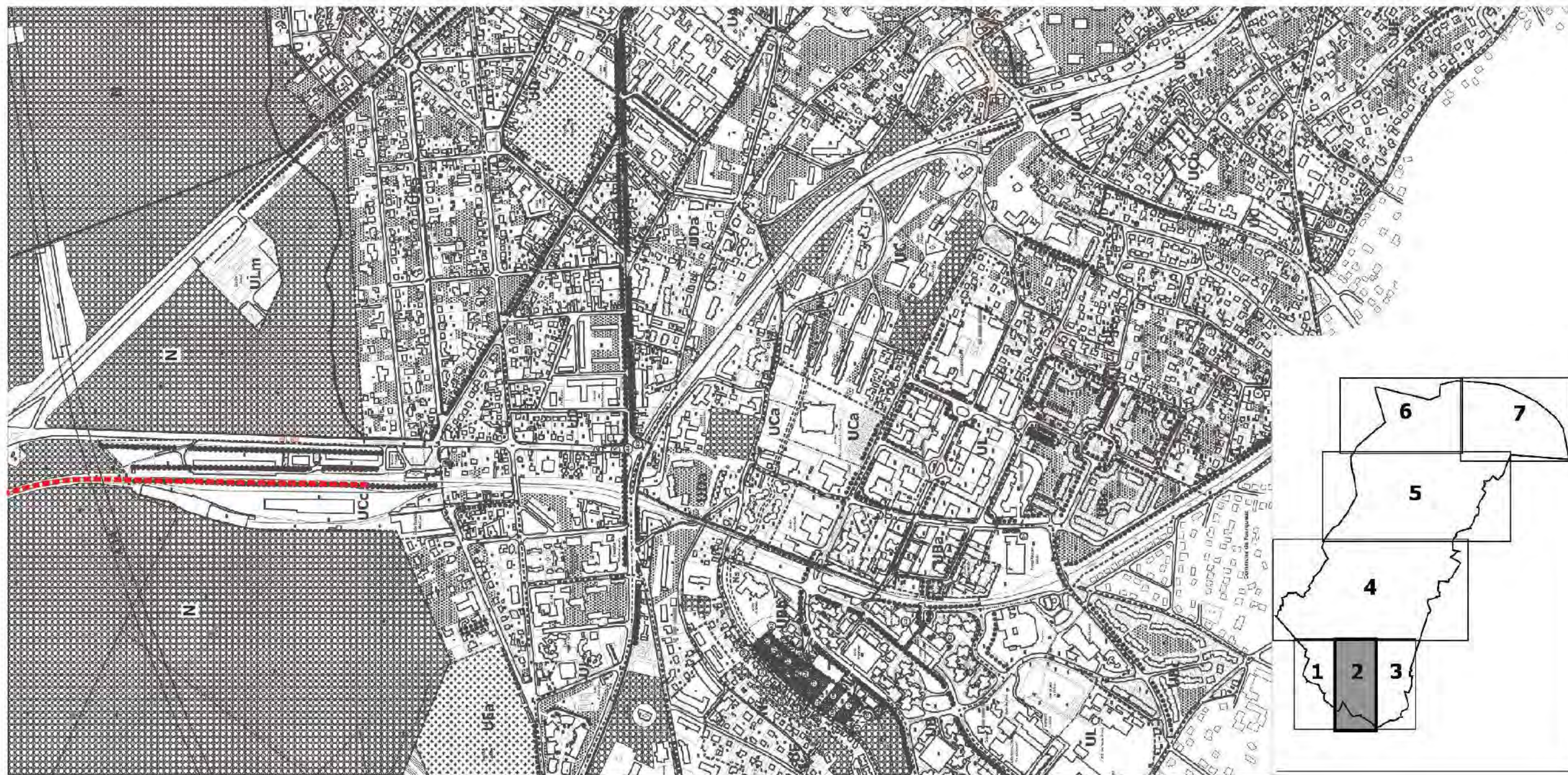
3.2.3. Zonage réglementaire

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

Légende

-  Espace boisé classé
 -  Élément paysager à protéger (article L 123-1,7°)
 -  Emplacement réservé (voir annexe 4.1.1. du règlement)
 -  Alignement d'arbres à préserver
 -  Alignement d'arbres à créer
 -  Cheminement à préserver et à créer
 -  Piste cyclable à préserver ou à créer
 -  Monument historique classé ou inscrit
 -  Bâtiment remarquable
 -  Arbre remarquable
 -  Limite de zone
 -  Marge de recul de 50 mètres par rapport à la lisière de la forêt
-
-  **UJ** Zone destinée à recevoir des activités principalement ferroviaires
 -  **UA** Zone urbaine mixte centrale 1ère couronne du secteur sauvegardé, noyau ancien et historique hors PSMV
 -  **UB** Zone urbaine mixte englobant l'ancienne ZUP des coteaux du Bel-Air
 -  **UC** Zone urbaine mixte présentant de nombreux espaces verts
 -  **UD** Zone urbaine mixte
 -  **UE** Zone aux espaces verts ou naturels de qualité comportant de l'habitat pavillonnaire plus ou moins aéré
 -  **UF** Zone d'habitat pavillonnaire à l'implantation aérée et verdoyante
 -  **UL** Zone d'activités et équipements publics
 -  **A** Zone agricole de la plaine de la Jonction
 -  **N** Zone naturelle
 -  **UBa** ZAC du centre urbain du Bel-Air
 -  **UCa** Maison verte (orientation d'aménagement)
 -  **UDa** 2ème couronne du centre ancien à dominante d'activités
 -  **UEa** Quartier Pérelre
 -  **ULa** Zone d'activités moins dense aux espaces verts de qualité
 -  **Na** Zone construite au milieu de la forêt, occupations bâties et activités encore existantes (hôtels, restaurants, loisirs et éducation)
 -  **Ne** Secteur occupé par le lycée agricole et ses activités
 -  **Ns** Zone naturelle correspondant à des occupations liées à des activités sportives
 -  **Nt** Zone d'accueil d'équipements culturels ou touristiques liés au patrimoine historique et naturel existant
 -  **UBb** Rue Saint-Léger (orientation d'aménagement)
 -  **UCb** Pavillons Boulevard de la Paix et 37 rue de Fourqueux
 -  **UDb** 2ème couronne du centre ancien à dominante d'habitation
 -  **UEa1** Lotissement des Charmettes
 -  **ULb** Zone d'activités en limite de Chambourcy
 -  **UBc** Secteur pavillonnaire de la ZAC des Coteaux du Bel Air
 -  **UCc** Place Frahier - Gare grande ceinture (orientation d'aménagement)
 -  **ULm** Zone d'activités militaires

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



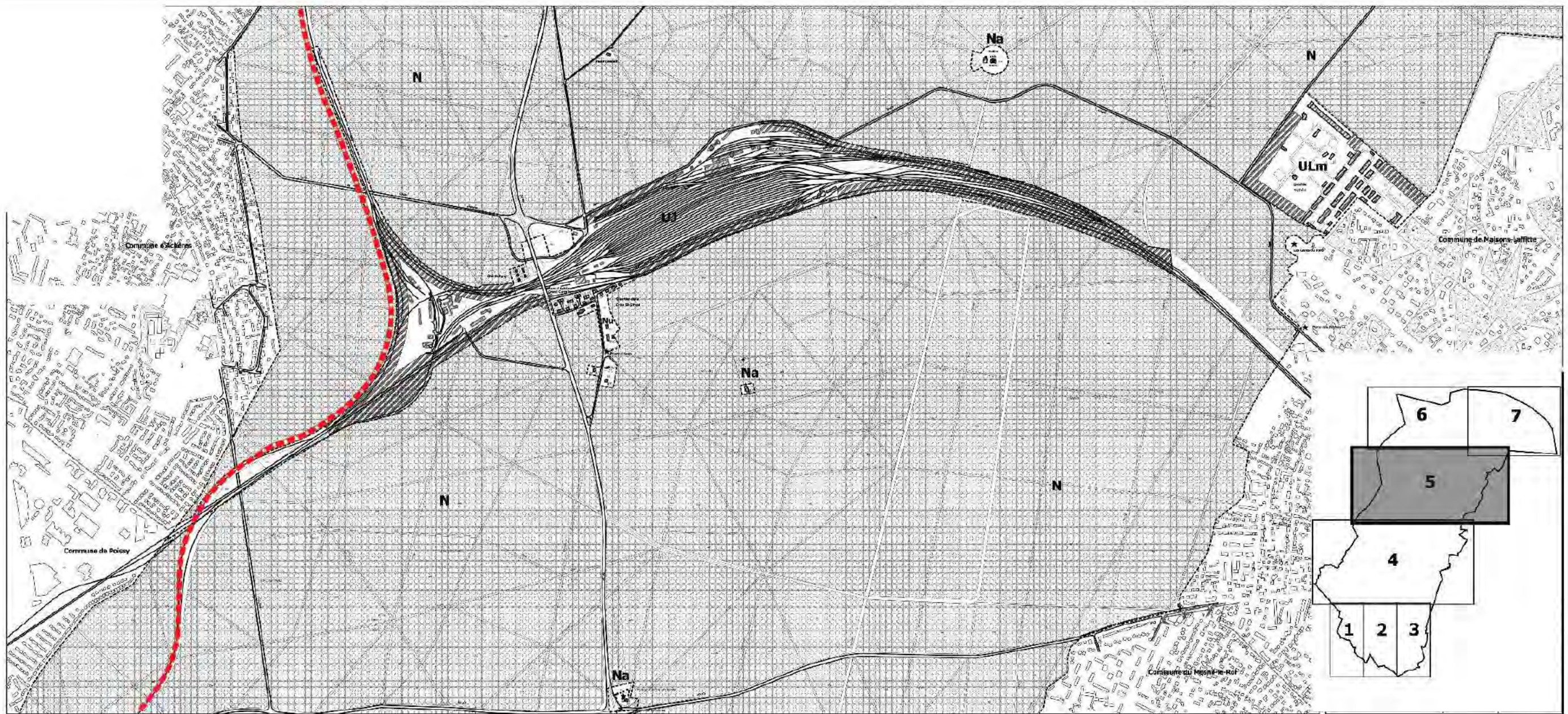
..... linéaire de la TGO2

0 200m

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



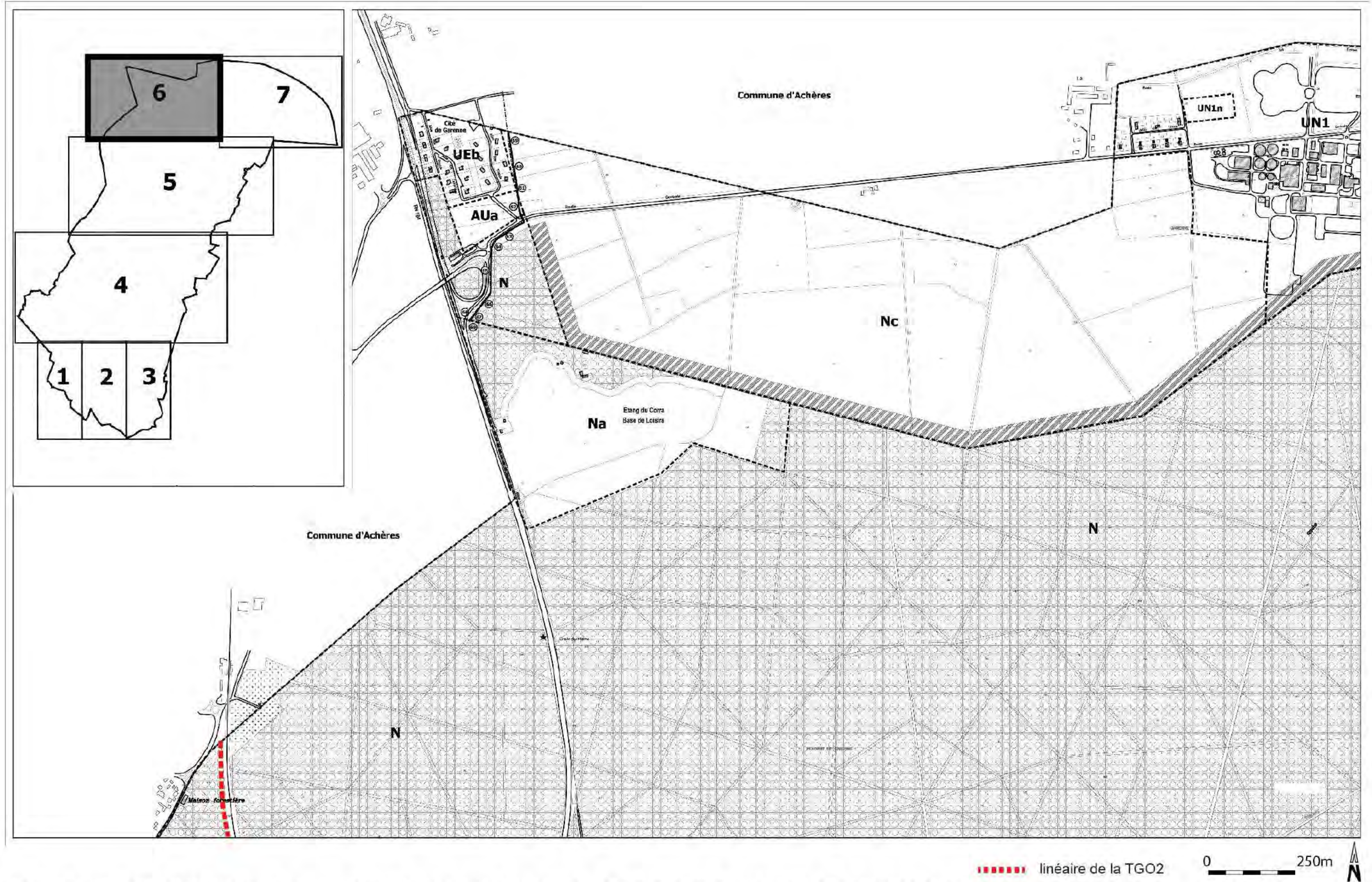
SITUATION DU PROJET VIS A VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (4-9)



----- linéaire de la TGO2



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



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

3.2.4. Règlement

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

Le règlement des zones traversées est compatible avec le projet de TGO phase 2.

3.2.5. Emplacements réservés

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

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

3.2.6. Espaces boisés classés

D'après l'article L.130.1 du Code de l'Urbanisme :

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

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

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

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

Il est donc nécessaire de modifier le plan de zonage afin de déclasser une partie des espaces boisés classés (environ 52 000 m²), en zone N, au droit des emprises du projet **et de modifier le tableau de la page 260** relatif à la superficie des espaces boisés classés en conséquence.

3.2.7. Servitudes

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

Le tracé se situe dans le périmètre des servitudes suivantes :

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

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

Les servitudes affectant la zone d'étude sont compatibles avec le projet de la TGO phase 2.

3.2.8. Mise en compatibilité

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

- modifier le tableau relatif aux superficies des Espaces Boisés Classés (page 260 du rapport de présentation actuellement en vigueur),
- déclasser sur le plan de zonage les Espaces Boisés Classés au niveau des emprises nécessaires à la réalisation du projet, sur une superficie estimée à environ 52 000 m², la surface d'Espaces Boisés Classés passe donc de 3459 ha à 3453,8 ha après mise en compatibilité.

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

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

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

3.3.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (Loi SRU), la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123-14, L123-14-2 et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123-14 prévoit que **la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.**

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

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.121.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, en application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

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

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

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

Tableau avant mise en compatibilité :

Zone à urbaniser		
Total AUa	0	2,3 ha
TOTAL Zones à urbaniser	0	2,3 ha
Zone agricole		
A		32,6 ha
An		106,4 ha
TOTAL Zones agricoles	490,2 ha (NC)	139 ha
Zone naturelle et forestière		
Na		135 ha
Na1		8,6 ha
Nc		133,6 ha
Ne		4,9 ha
Ns		36,1 ha
Ns1		2,8 ha
Nt		35,1 ha
Nu		4,6 ha
Nu1		1,4 ha
N		3552,6 ha
NB	0,61 ha	0
TOTAL Zones naturelles N	4260 ha	3914,7 ha
PSMV	65 ha	65 ha
Total superficie communale	4943 ha	
	POS	PLU
Espaces boisés classés	3780 ha	3459 ha*
Éléments Paysagers à Protéger	33 ha**	43,6 ha

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

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

Tableau après mise en compatibilité :

Zone à urbaniser		
Total AUa	0	2,3 ha
TOTAL Zones à urbaniser	0	2,3 ha
Zone agricole		
A		32,6 ha
An		106,4 ha
TOTAL Zones agricoles	490,2 ha (NC)	139 ha
Zone naturelle et forestière		
Na		135 ha
Na1		8,6 ha
Nc		133,6 ha
Ne		4,9 ha
Ns		36,1 ha
Ns1		2,8 ha
Nt		35,1 ha
Nu		4,6 ha
Nu1		1,4 ha
N		3552,6 ha
NB	0,61 ha	0
TOTAL Zones naturelles N	4260 ha	3914,7 ha
PSMV	65 ha	65 ha
Total superficie communale	4943 ha	
	POS	PLU
Espaces boisés classés	3780 ha	3453,2 ha*
Éléments Paysagers à Protéger	33 ha**	43,6 ha












































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

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

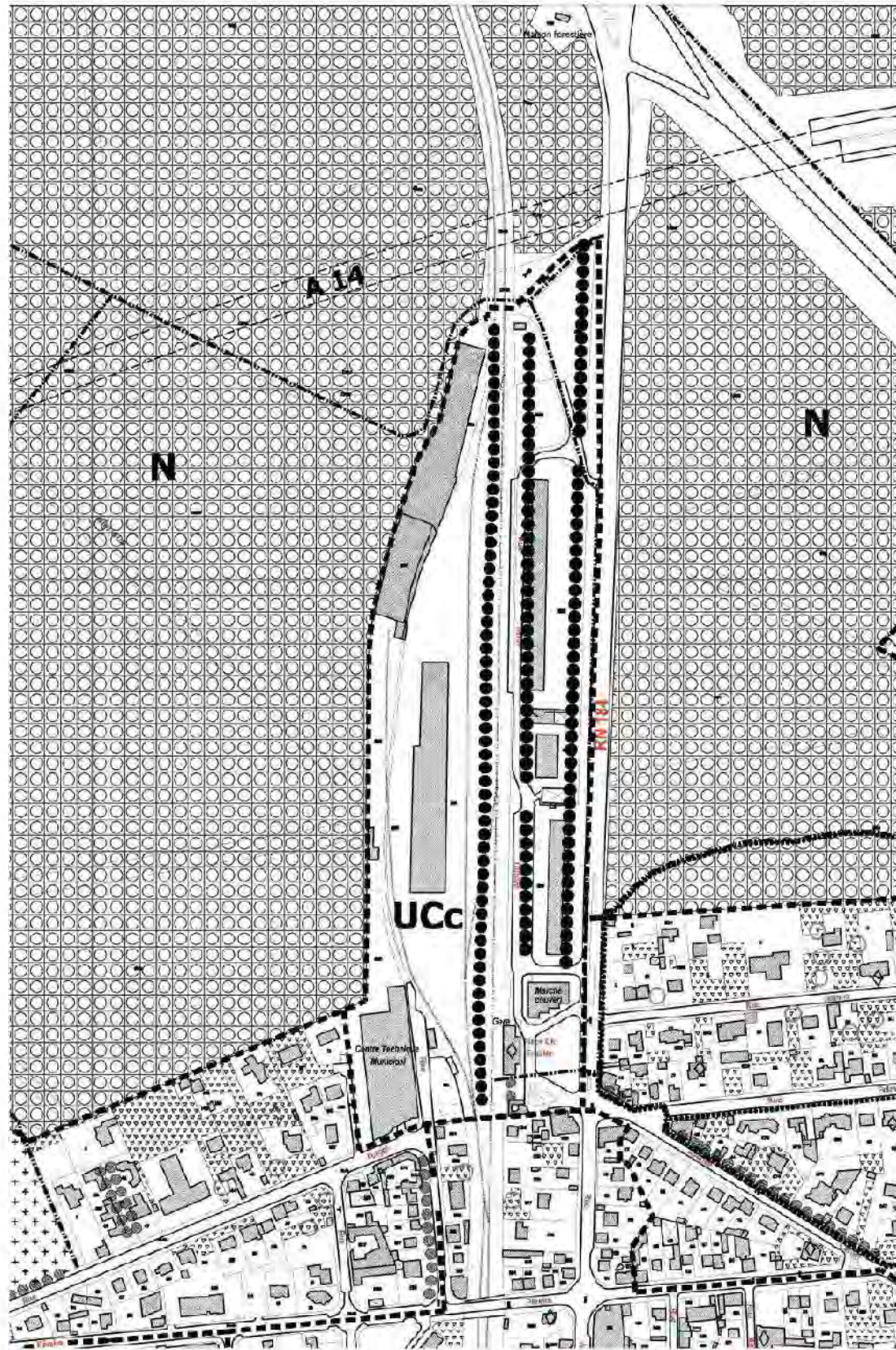
2. PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE

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

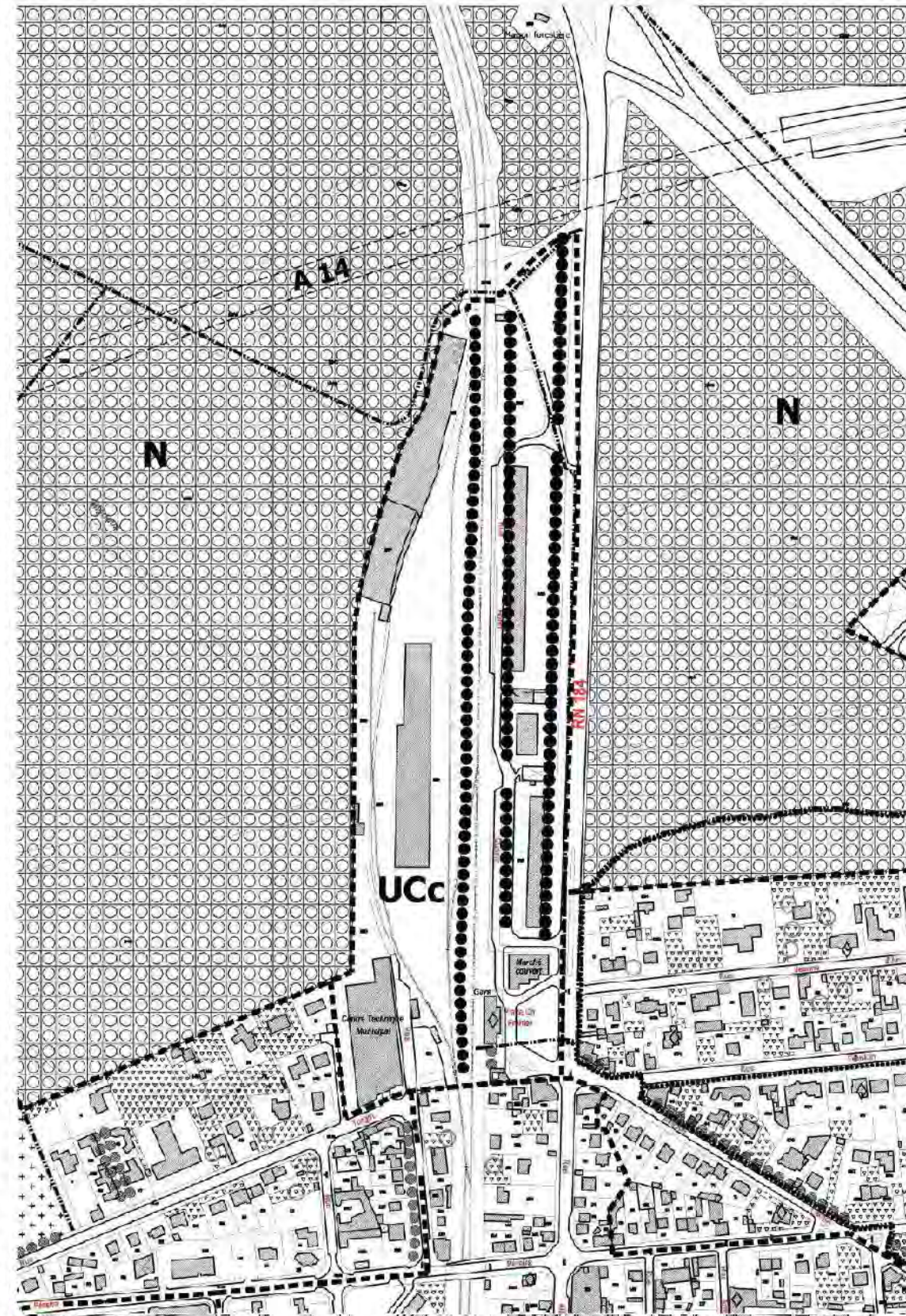
Légende

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

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



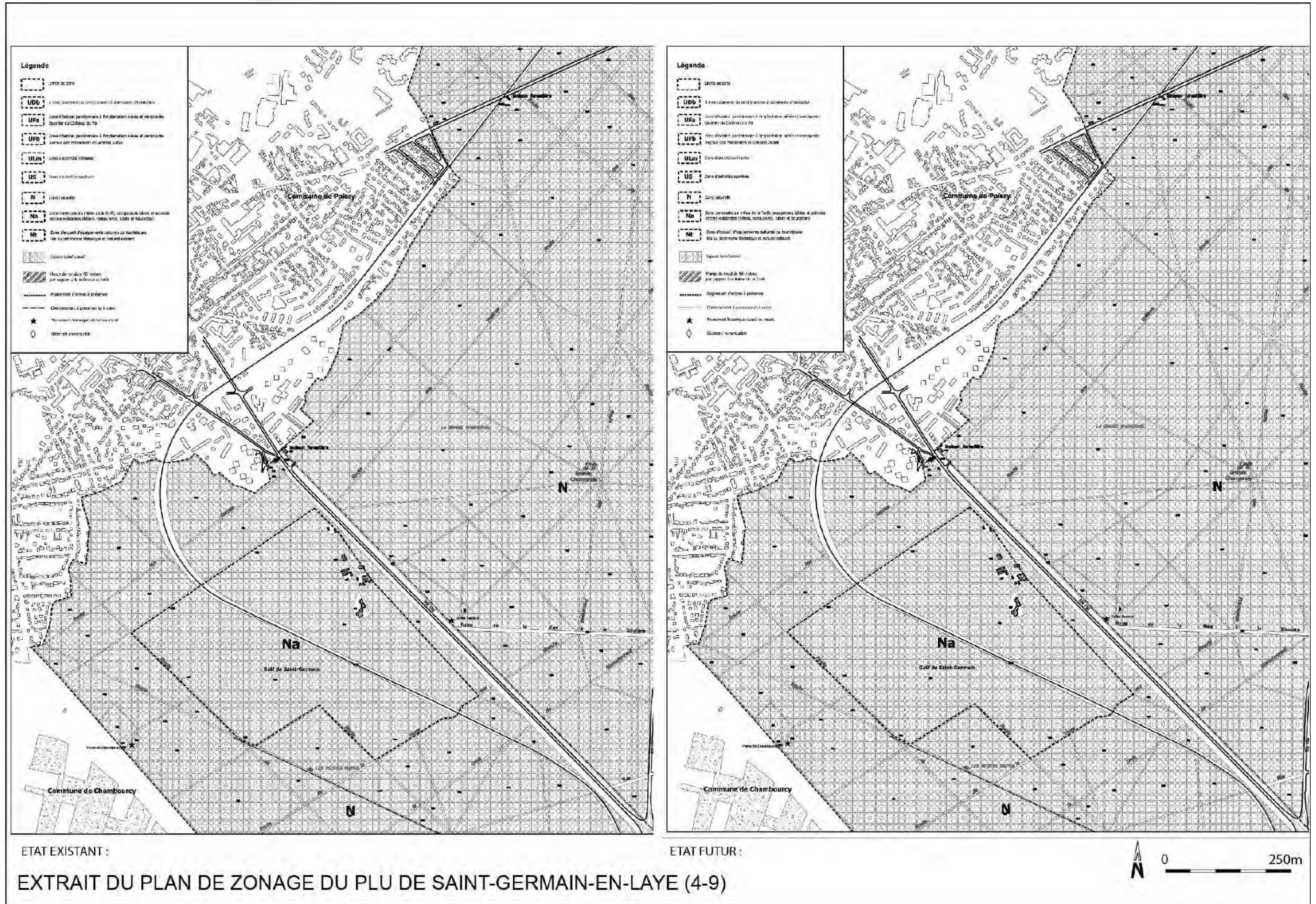
ETAT EXISTANT :

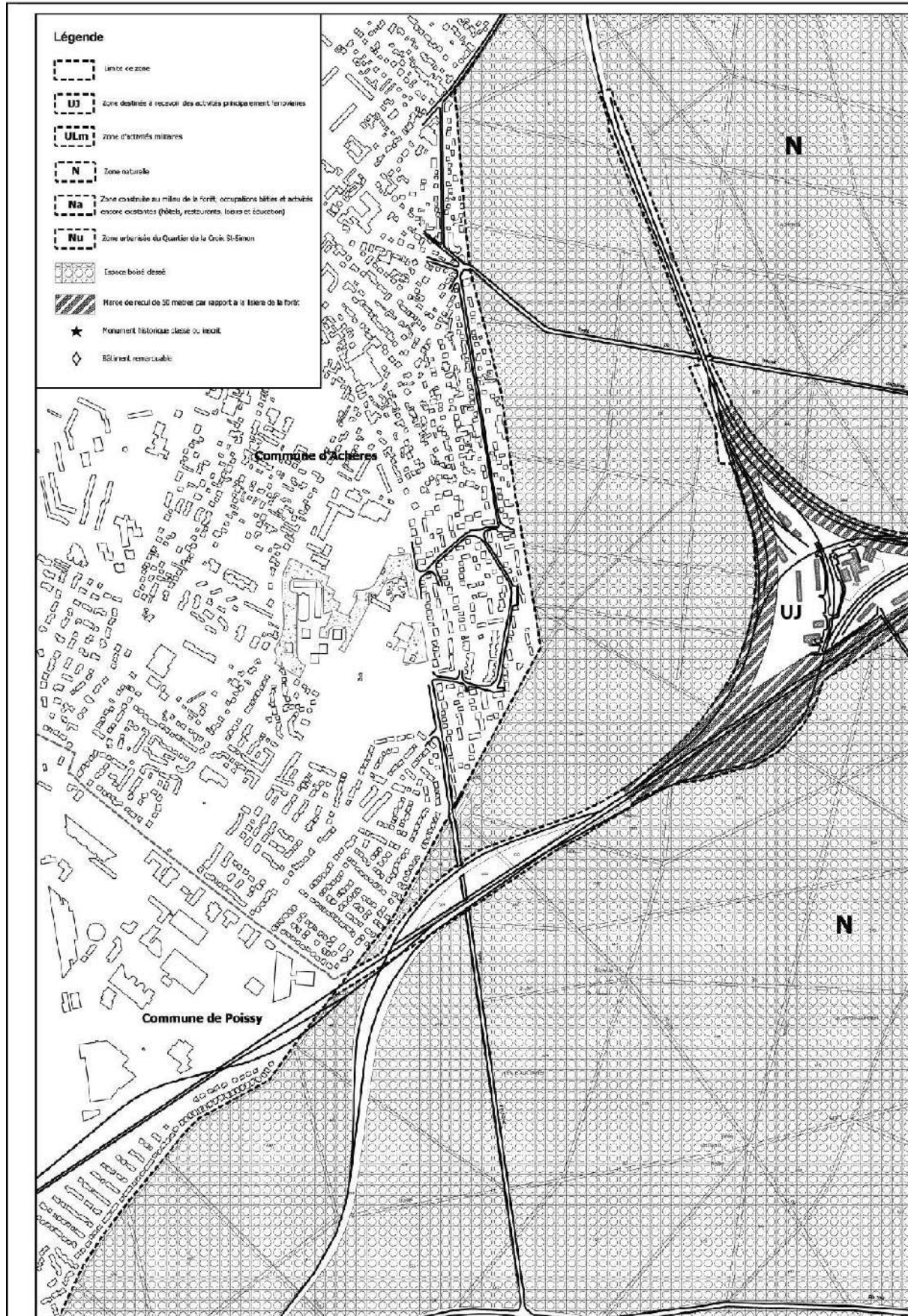


ETAT FUTUR :

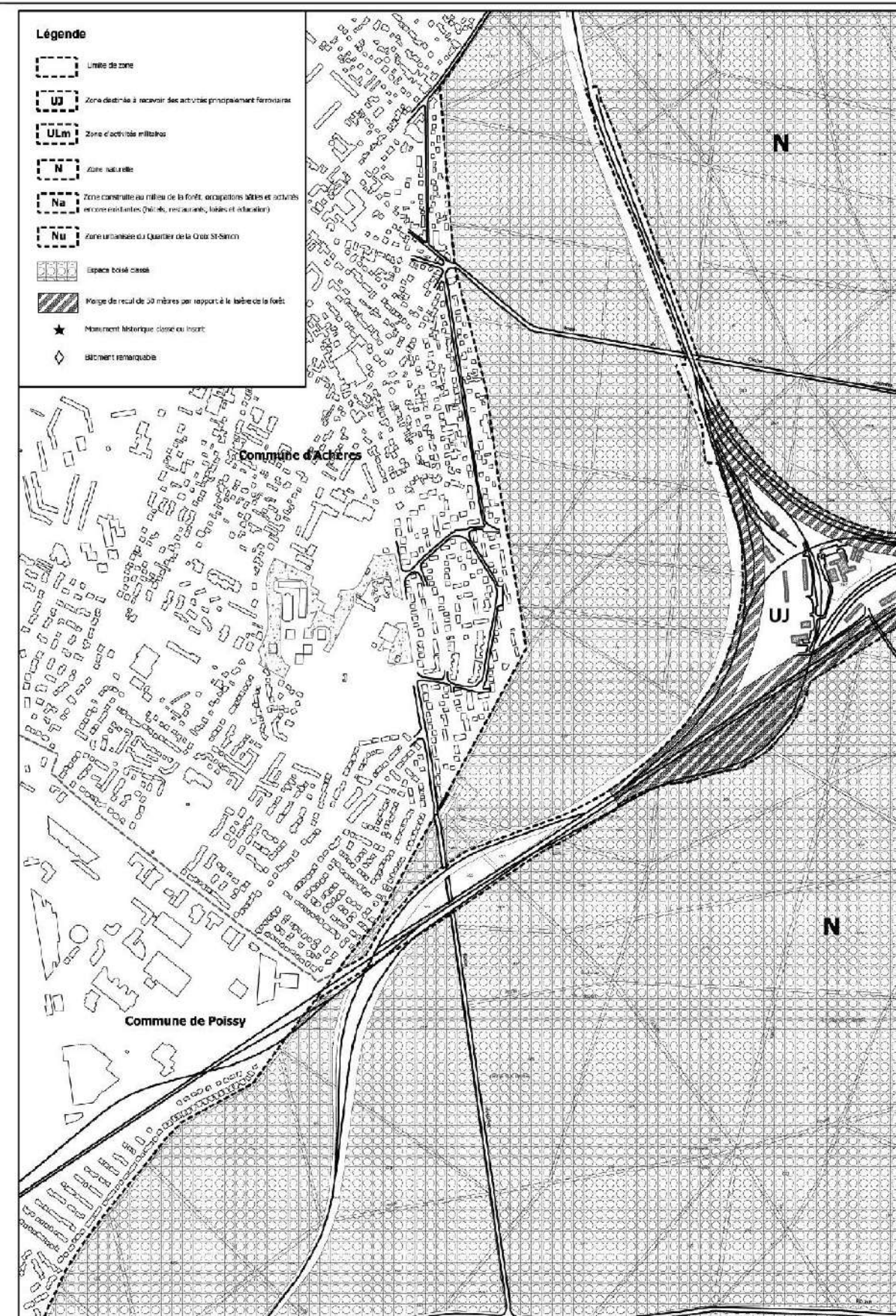
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (2-9)







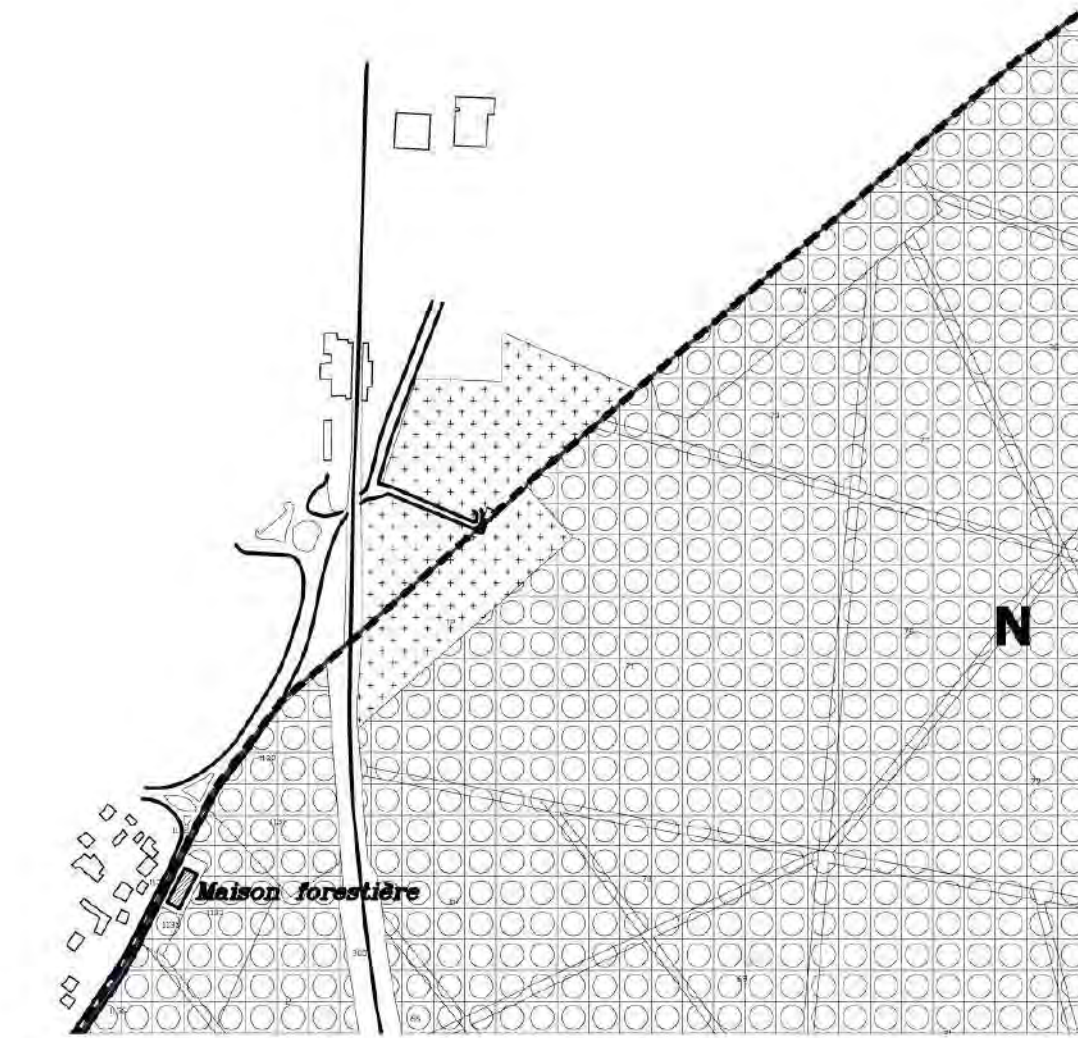
ETAT EXISTANT :
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (5-9)



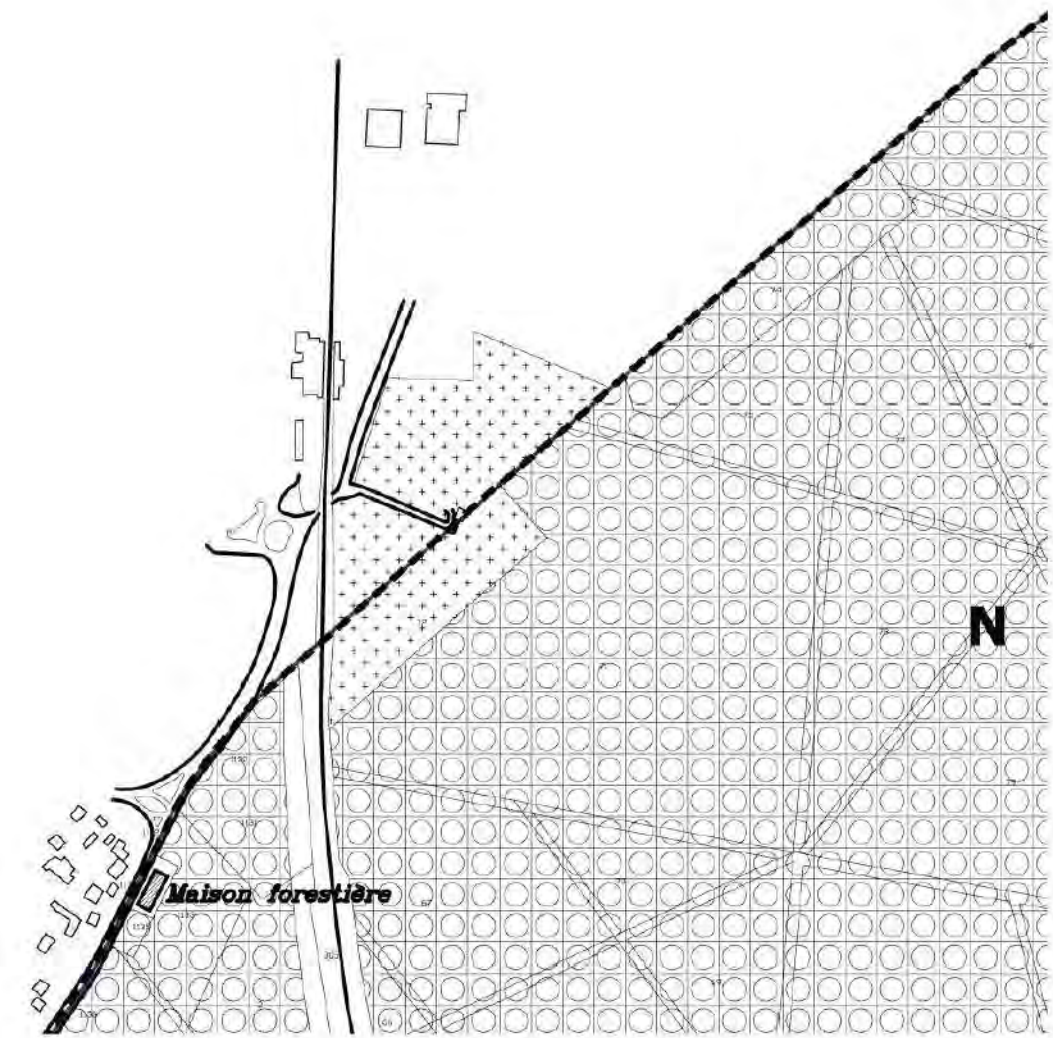
ETAT FUTUR :
0 250m

Commune d'Achères

Commune d'Achères



ETAT EXISTANT :



ETAT FUTUR :

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



0 ————— 250m

Tangentielle Ouest

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

Pièce I

Pièce I

PARTIE II

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



Yvelines
Conseil général



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

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE	43
1. Préambule	44
2. Présentation générale du projet	46
2.1. Rappel historique	46
2.2. Caractéristiques principales du projet	49
2.3. Les acteurs du projet	51
2.4. Les objectifs du projet	52
2.5. Les enjeux du projet	53
2.6. Calendrier prévisionnel	55
2.7. Plan général des travaux	56
3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme	60
3.1. Compatibilité avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)	60
3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Poissy	60
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité	64
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE	65
1. Rapport de présentation	66
2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	67
3. Règlement	68
3.1. Zone UCa	68
3.2. Zone UP	69

TABLE ILLUSTRATIONS

<i>Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture – Source : SNCF IGP</i>	46
<i>Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud</i>	46
<i>Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements</i>	47
<i>Figure 4 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM</i>	49
<i>Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural</i>	49
<i>Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville</i>	49
<i>Figure 7 : Planning prévisionnel</i>	55

TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain</i>	50
<i>Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section</i>	50

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

1. PREAMBULE

➤ Plan Local d'Urbanisme (PLU)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

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

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

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

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

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

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

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

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

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

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

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

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

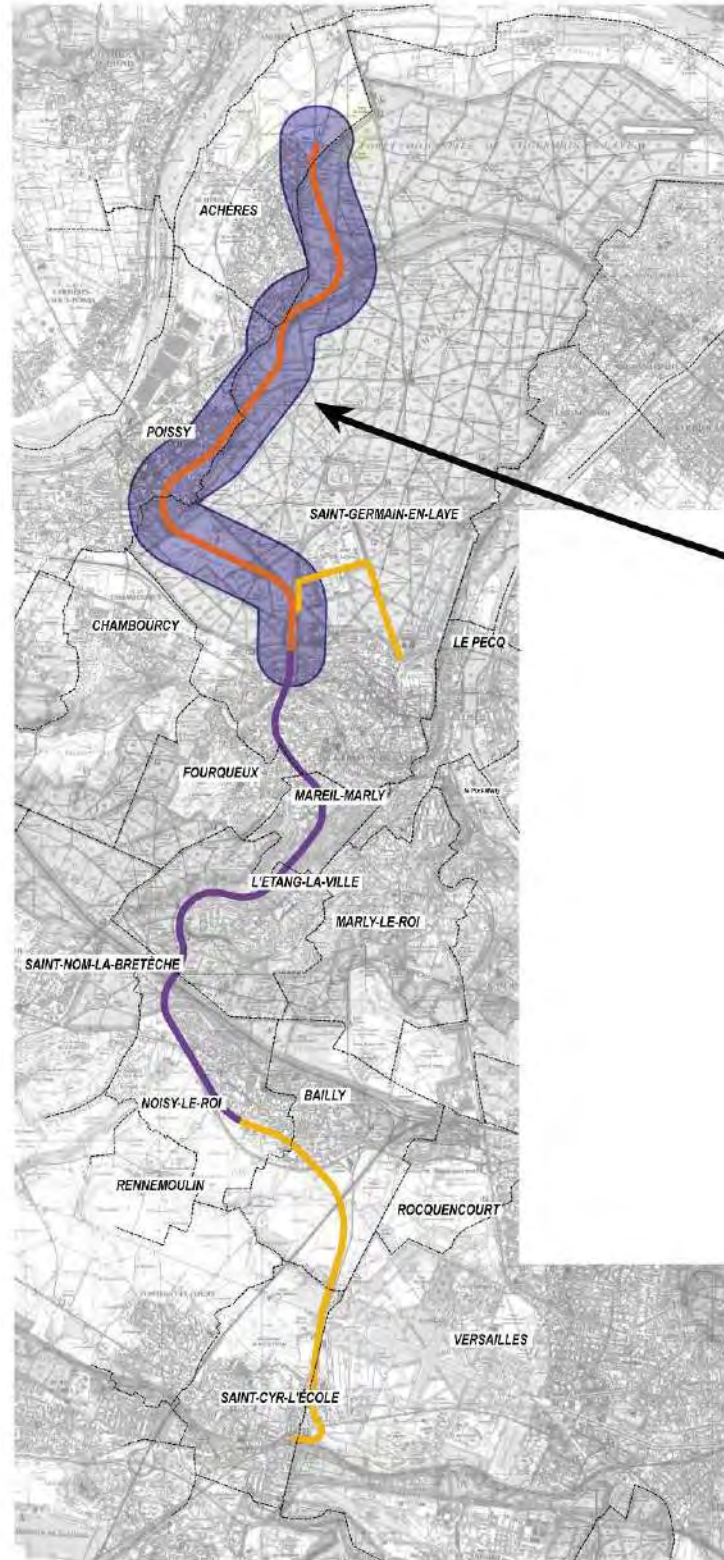
Les règlements des zonages concernés par les emprises du projet n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance). **Dans une partie des zones traversées, il est donc nécessaire d'autoriser les constructions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

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Poissy s'avère nécessaire en application de l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme.

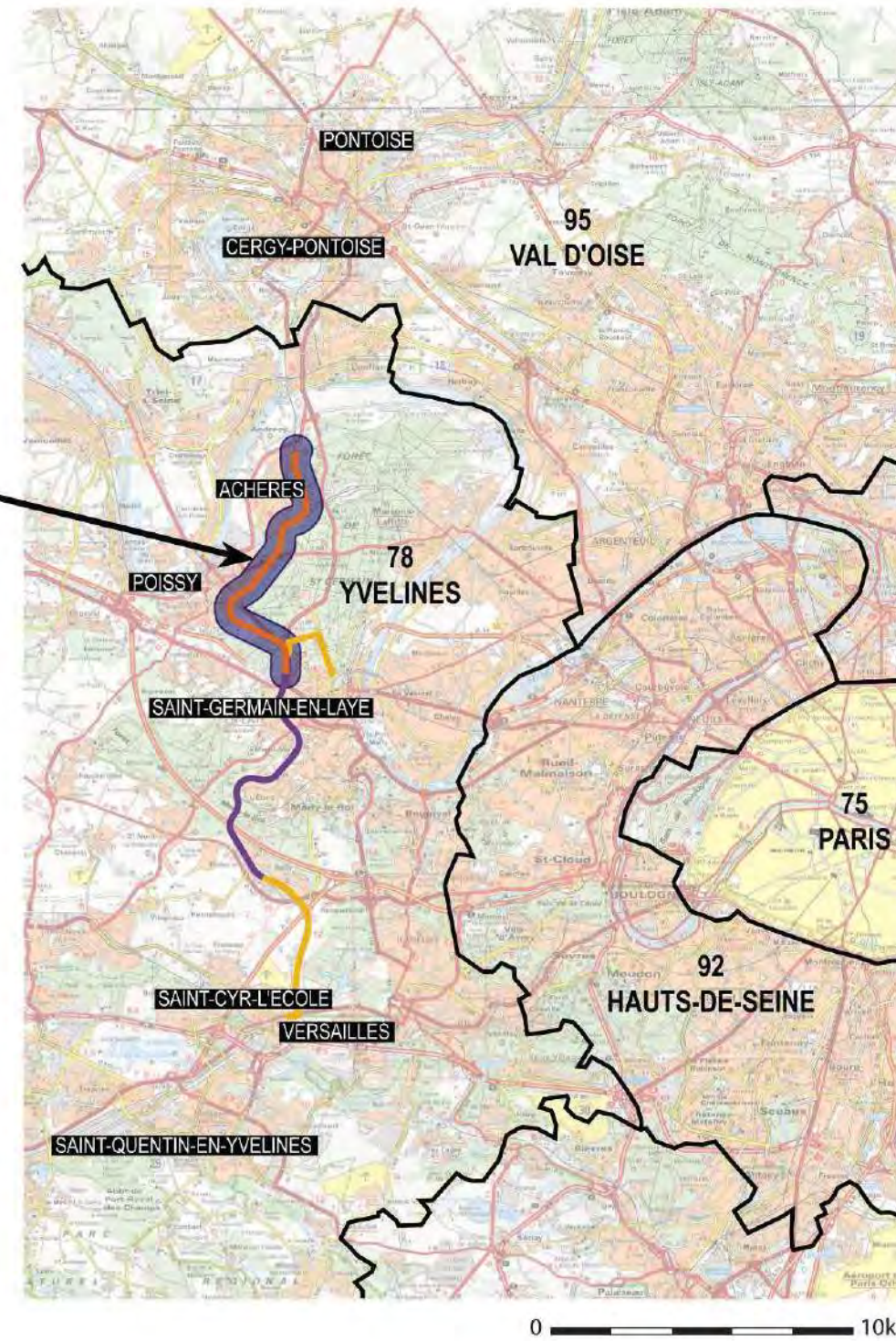
Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.

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

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



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



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

Format A3



2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1. Rappel historique

2.1.1. Naissance du projet

➤ Grande Ceinture (GC)

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

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

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

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

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

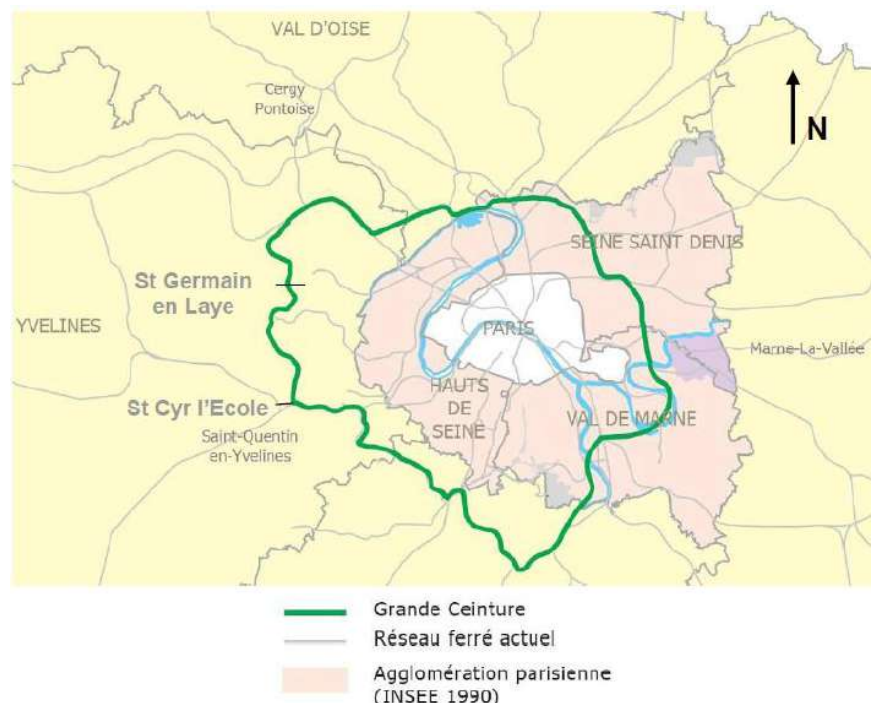


Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture – Source : SNCF IGP

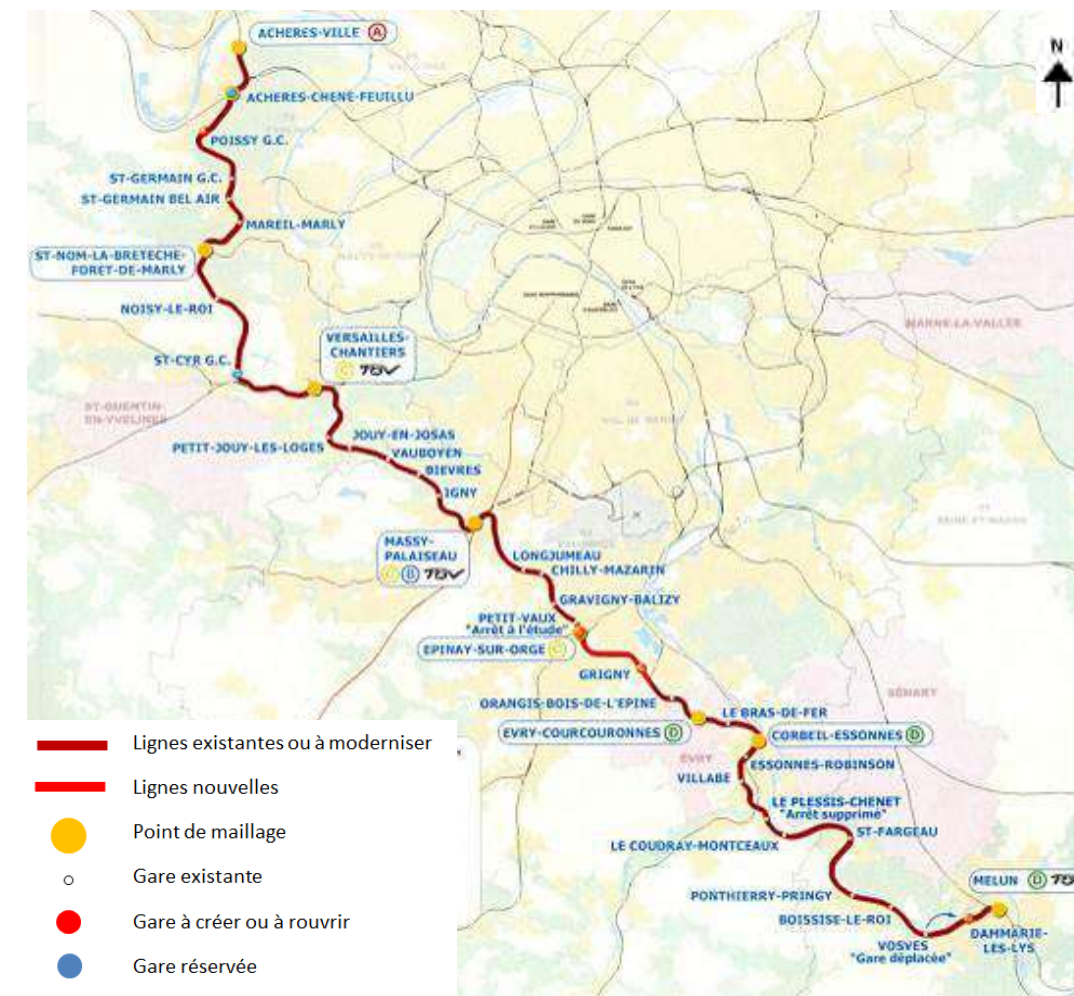


Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud

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

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

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

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

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

➤ Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

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

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

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

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

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

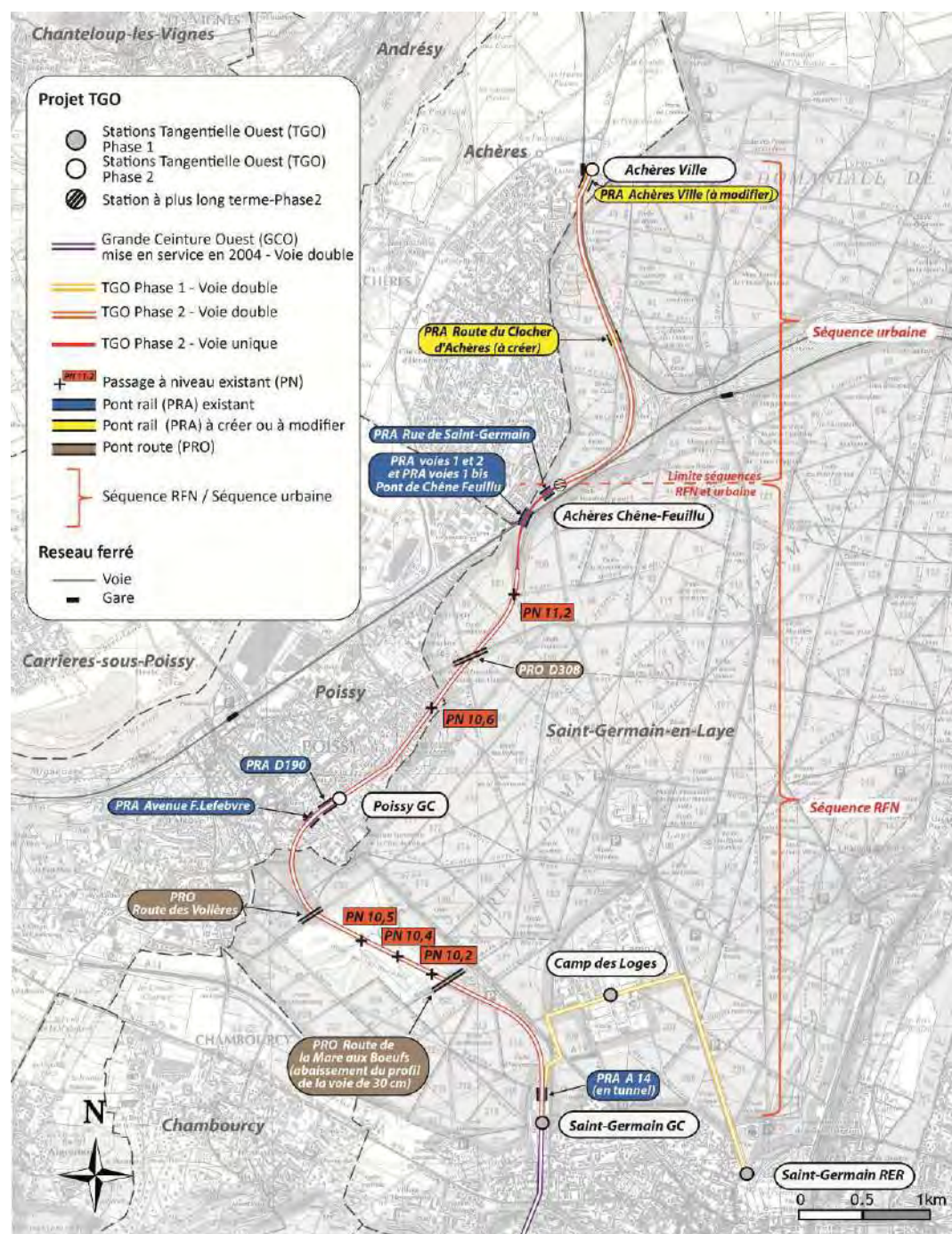


Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

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

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

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

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

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

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

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

Le **Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la première phase de TGO a été soumis pour approbation au conseil du STIF du 13 décembre 2012**. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête. Sur cette base, le Conseil d'Administration du STIF a approuvé la Déclaration de Projet de TGO Phase 1 le 11 décembre 2013. Puis, le 3 février 2014 **le Préfet des Yvelines a déclaré d'Utilité Publique le projet TGO Phase 1** entre Saint-Germain RER et St Cyr RER.

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

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

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

2.2. Caractéristiques principales du projet

➤ La 1ère phase de la TGO

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



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

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



Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural

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

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

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

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

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

Le tracé se compose de deux séquences :

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

Les **opérations majeures** du projet sont :

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

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

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

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

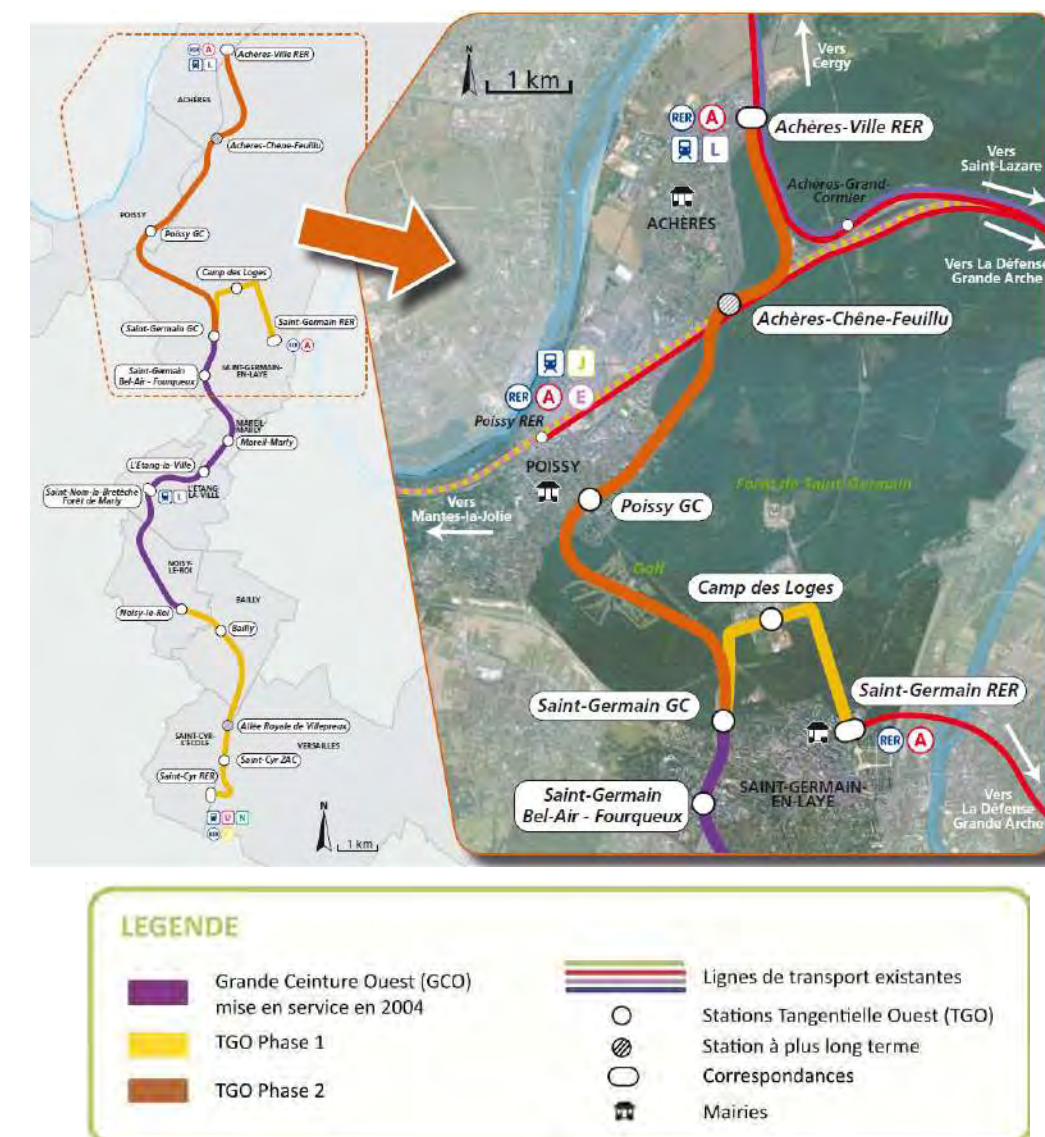


Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville

Source : STIF - 2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Sur la partie ferroviaire du tracé, de Saint-Germain GC jusqu'à Achères Chêne-Feuillu, le tram-train circule comme un train classique, sur la voie de gauche, en emprise protégée par des clôtures et jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. La section RFN est alimentée en 25 KV. Ainsi, le caractère ferroviaire de la ligne est conservé pour ne pas hypothéquer la possibilité de passage, à un horizon futur et indéterminé, d'autres véhicules que les tram-trains, à savoir des trains de fret, des trains de travaux ou des trains militaires.

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

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Le bâtiment voyageur à Poissy GC demeurera fermé aux voyageurs. L'opération TGO ne prévoit pas de réaffectation particulière de ce bâtiment. Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer le confort et la sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens.

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

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

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

Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

2.3. Les acteurs du projet

2.3.1. Les porteurs du projet

➤ Contrat de Projet Etat-Région (CPER)

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

➤ Contrat Particulier Région-Département (CPRD)

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

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

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



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

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

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



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

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

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



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

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

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

2.3.1. Les financeurs

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



PRÉFECTURE
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

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

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



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



Yvelines
Conseil général

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

2.4. Les objectifs du projet

Afin de répondre au déficit structurel du réseau ferroviaire d'Ile-de-France pour les liaisons banlieue à banlieue, **le développement d'une rocade ferrée de type tram-train a été inscrit au SDRIF approuvé le 27 décembre 2013** et le besoin de liaisons structurelles de rocade était déjà inclus dans le SDRIF de 1994.

Le projet de Tangentielle Ouest Phases 1 et 2, et son prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise s'inscrivent dans cette optique en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Ile-de-France.

L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade. En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de banlieue à banlieue, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

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

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

2.5. Les enjeux du projet

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

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

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

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

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

2.5.1. Enjeux techniques

Les enjeux techniques sont :

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

2.5.2. Enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion sont identifiés au niveau :

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

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

2.5.3. Enjeux environnementaux

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

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

- les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire et ponctuelle de la **circulation et du stationnement** ou encore de l'accessibilité aux équipements pour les riverains ;
- la mise en service du tram-train aura un impact sur **l'environnement sonore et vibratoire**. Les seuils réglementaires devront être respectés. Par contre, le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère ;
- le projet conduit à **déboiser une surface estimée à environ 5,8 ha** dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (ZNIEFF II, forêt domaniale). L'impact est jugé fort. Dans le cadre d'une négociation engagée avec l'ONF (gestionnaire) et la DRIAAP (propriétaire), il sera nécessaire de compenser **l'impact généré par le défrichement** et de prévoir des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets indirects générés par la réduction des emprises de la forêt.

2.5.4. Compatibilité avec les documents de planification urbaine

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

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

2.5.5. Enjeux socio-économiques et de desserte

Les enjeux socio-économiques et de desserte identifiés sont :

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

2.5.6. Enjeux économiques

En termes d'enjeux économiques :

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

2.5.7. Enjeux spécifiques

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

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

2.6. Calendrier prévisionnel

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

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

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

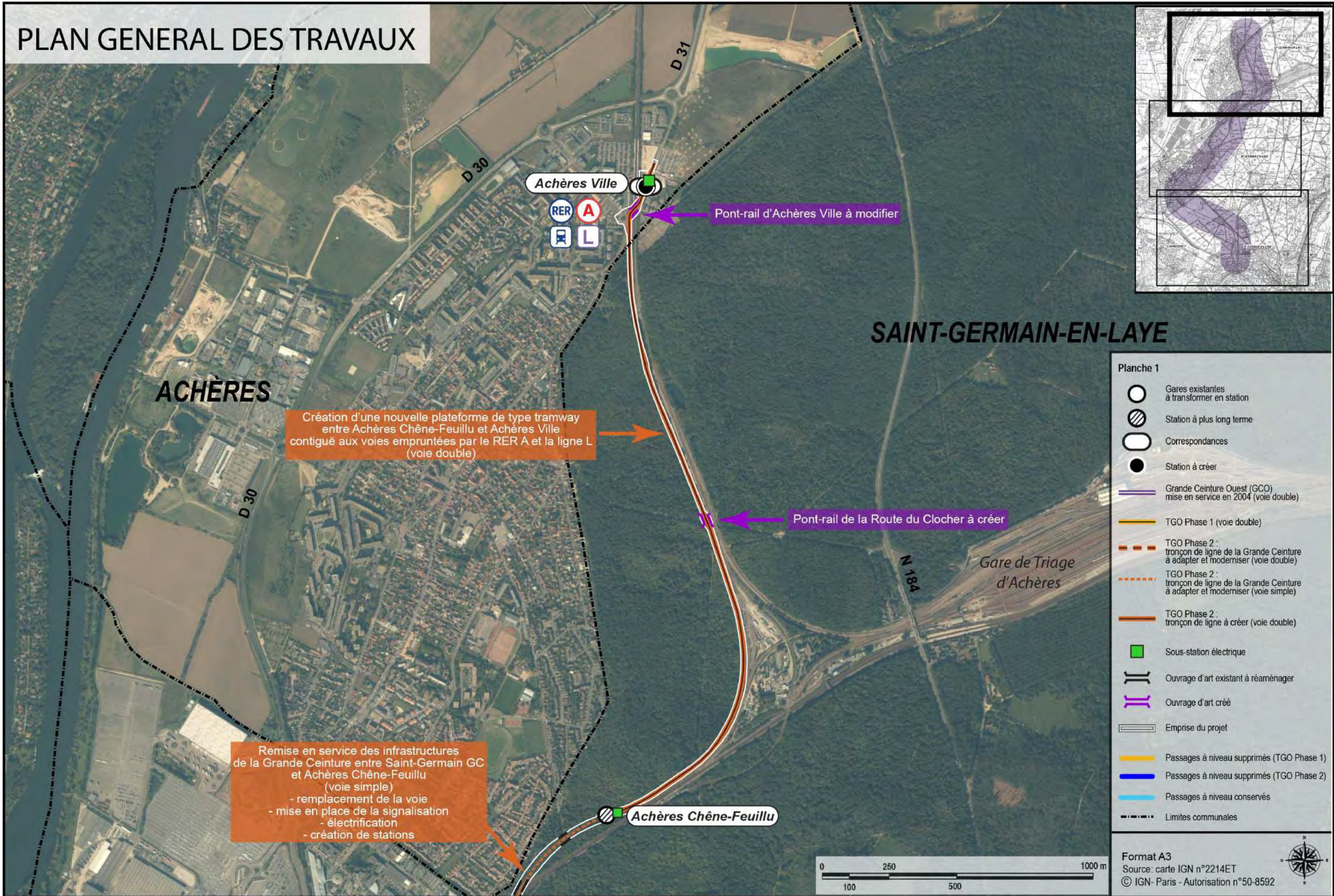
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Actualisation des études préalables	■	■						
Concertation publique		■						
Etudes complémentaires		■	■					
Enquête publique			■					
Avant-Projet/ Projet				■	■			
Phase travaux						■	■	■
Mise en service								■

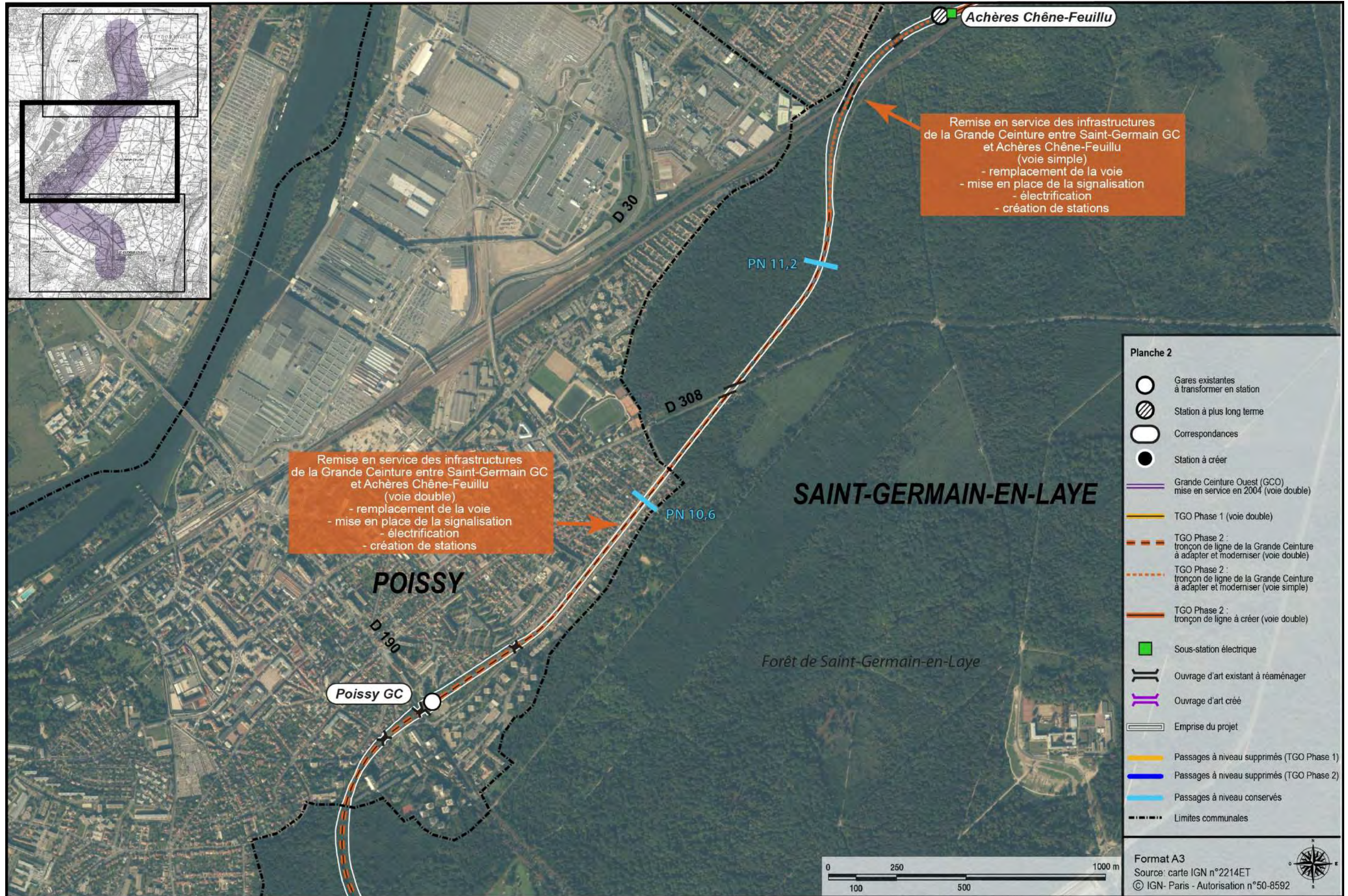
Figure 7 : Planning prévisionnel

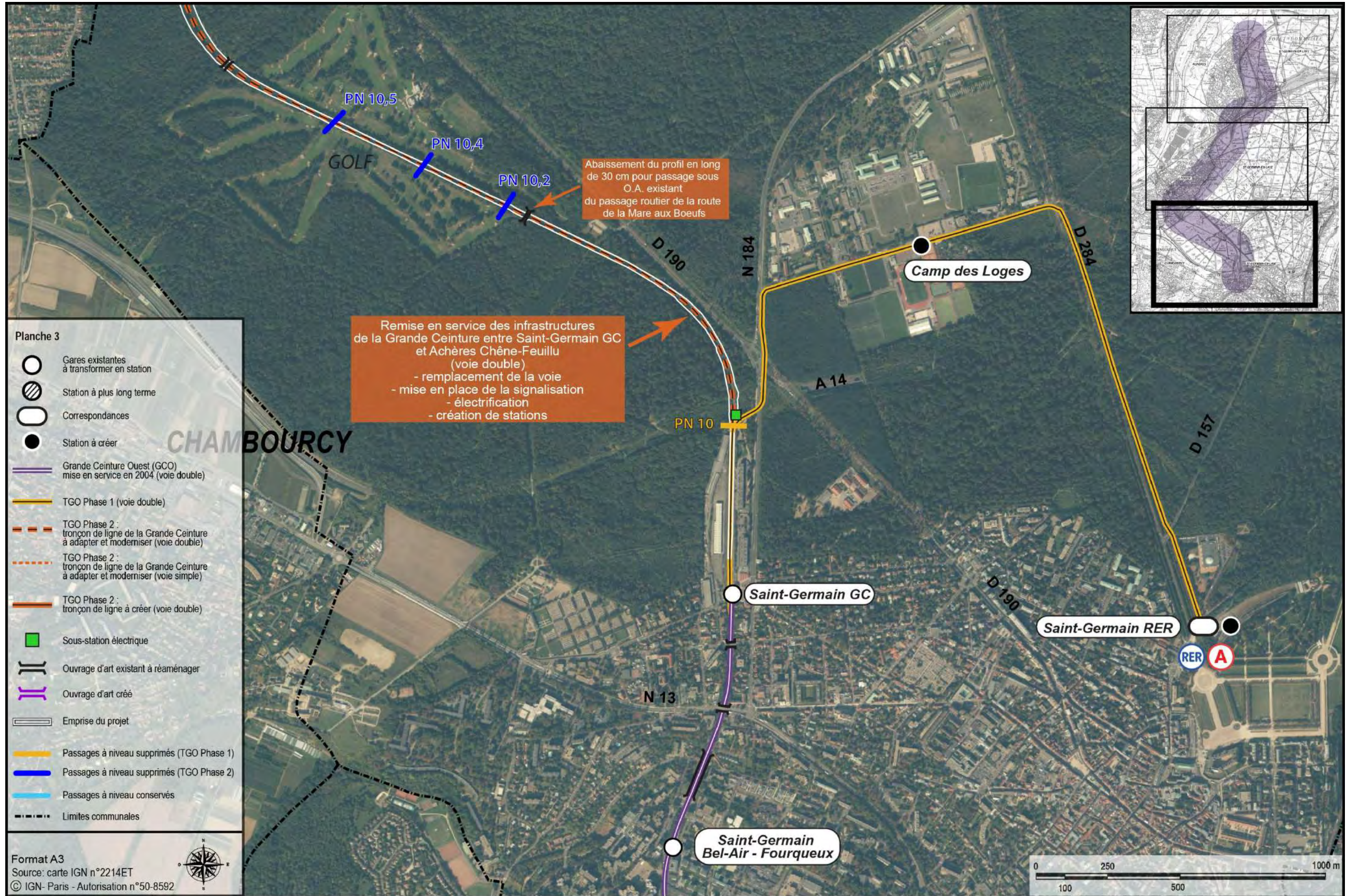
2.7. Plan général des travaux

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

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







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

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

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013 est actuellement en vigueur. Il a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre et publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication a fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le Conseil d'État, sur le projet adopté par le Conseil Régional le 18 octobre.

Le schéma préconise la **réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train afin de faciliter les déplacements de rocade** sur l'ensemble du territoire francilien. La réalisation de la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits à l'horizon « Plan de mobilisation » qui regroupe les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020. Les prolongements de la Tangentielle Ouest à Cergy et à Versailles sont quant à eux inscrits à l'horizon 2030.

De même, ce document précise que le projet permet l'amélioration de la desserte pour conforter les polarités urbaines du territoire Confluence Seine-Oise. Ainsi, **la Tangentielle Ouest améliore les liaisons nord/sud internes à ce territoire**. Le projet de Tangentielle Ouest apparaît de ce fait dans de nombreux chapitres du SDRIF.

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

Le projet de Tangentielle Ouest était par ailleurs déjà inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 qui préconisait la réalisation de rocades tangentielles s'appuyant sur les lignes ferroviaires. **Parmi l'ensemble des rocades préconisées par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture avaient été identifiées** comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements.

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

3.2.1. Composition du PLU de Poissy

Le Plan Local d'Urbanisme de Poissy a été approuvé le 18 décembre 2003. Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU tient compte de la révision générale du 20 décembre 2007, et de la révision simplifiée du 12 juillet 2012. Le document d'urbanisme a fait l'objet d'une mise en compatibilité pour le projet de transport collectif EOLE (Est-Ouest-Liaison Express) (Déclaration d'Utilité Publique du 31 janvier 2013).

Une révision simplifiée liée au projet de ZAC écoquartier EOLES (Espace Ouvert et de Liens Ecologique et Solidaire) a été approuvée le 27 février 2014. Cette révision est sans impact sur le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Poissy.

Ce document est composé des pièces suivantes :

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

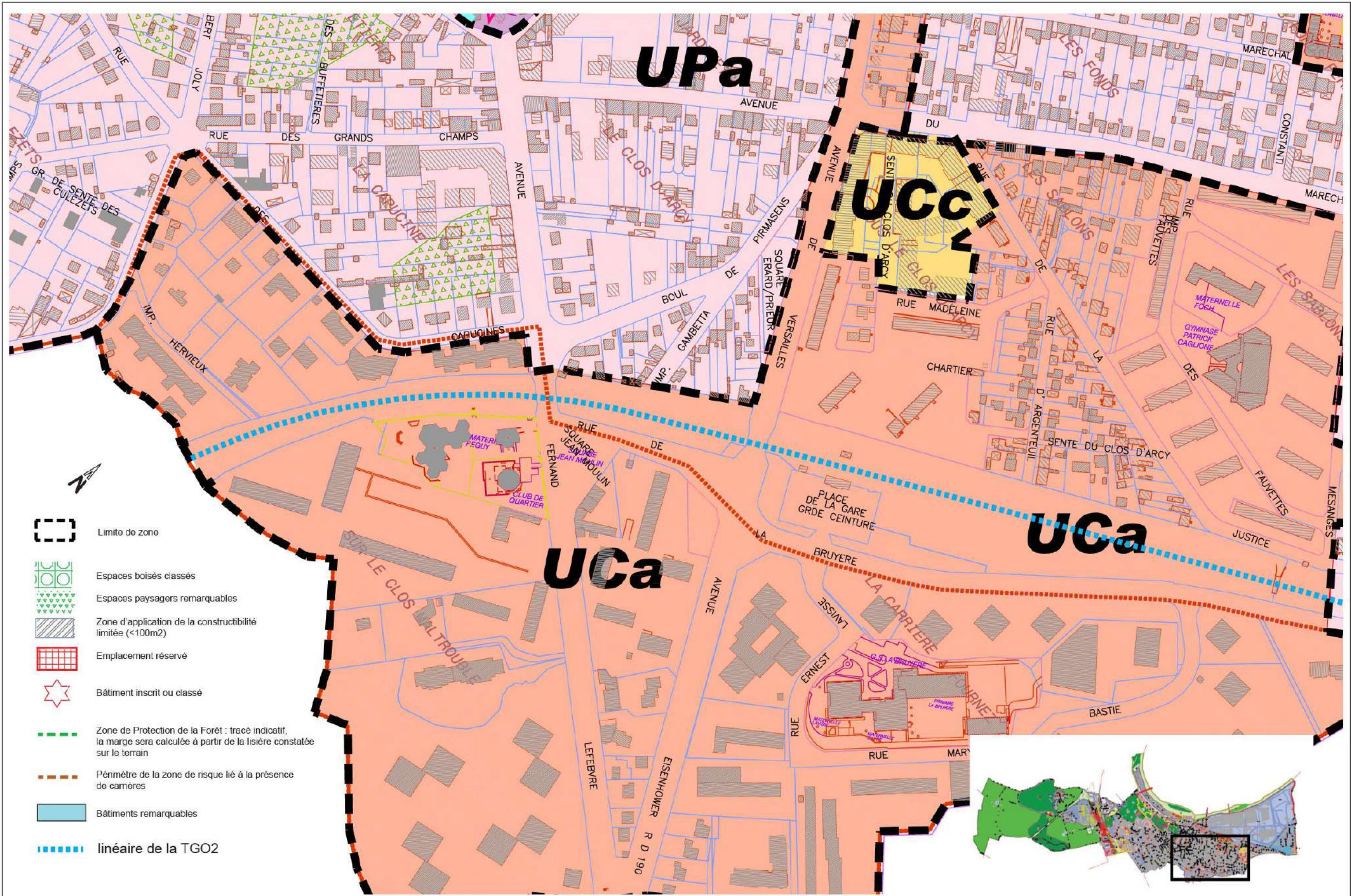
3.2.2. Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durable

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

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

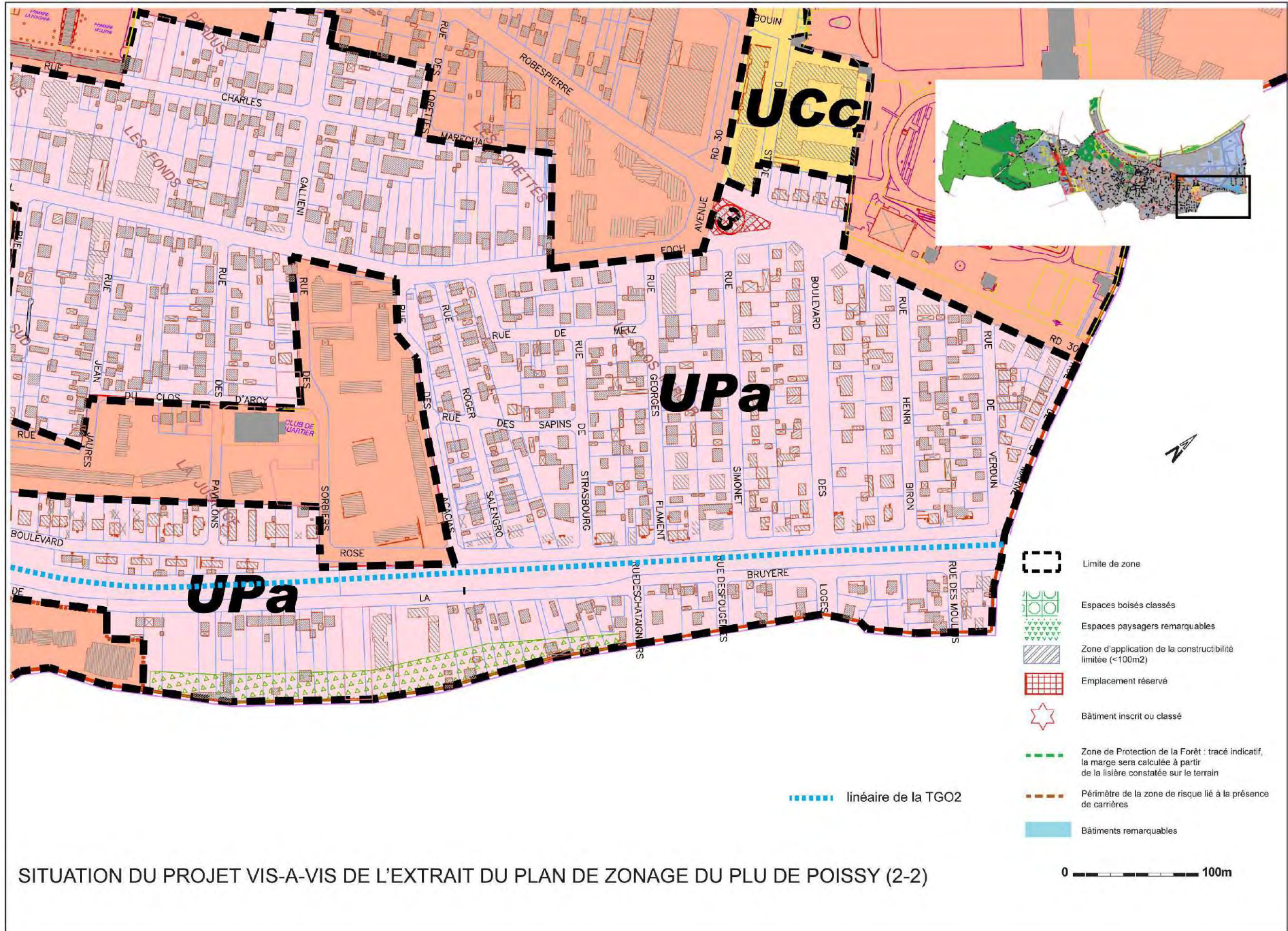
D'autre part, bien que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) n'évoque pas, lui non plus, le projet de Tangentielle Ouest phase 2, une des orientations générales est de faciliter les déplacements au cœur de la ville et en périphérie. Il est spécifié que le développement des transports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

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



SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE POISSY (1-2)

0 100m



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

3.2.3. Règlement

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

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

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

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

3.2.4. Emplacements réservés

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

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

3.2.5. Espaces boisés classés

D'après l'article L.130.1 du Code de l'Urbanisme :

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

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

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

3.2.6. Servitudes

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

Le projet se situe dans le périmètre des servitudes suivantes :

- AC1 : Servitudes relatives au rayon de protection du pavillon de l'octroi et de l'hôtel de ville (monuments historiques) ;
- T1 : Servitudes relatives au chemin de fer (ligne Grande Ceinture) ;
- PT1 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les perturbations électromagnétiques (zone de protection radioélectrique de la station hertzienne de Saint-Germain-en-Laye) ;
- PT2 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles (faisceau hertzien de Evreux-Houilles) ;
- PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques ;
- I3 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz ;
- I6 : Servitudes relatives à l'exploitation du sous-sol (totalité de la commune) ;
- Périmètre délimitant les zones affectées ou susceptibles d'avoir été affectées par des travaux souterrains.

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

Les servitudes affectant la zone d'étude sont compatibles avec le projet de la TGO phase 2.

3.2.7. Mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

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

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

3.3.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (Loi SRU), la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.14 prévoit que **la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.**

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

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.121.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, en application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

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

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

1. RAPPORT DE PRESENTATION

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

Extrait de la page 97 du rapport de présentation :

[...]

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

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

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

Le projet Tangentielle Ouest (additif au rapport de présentation)

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

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

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

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

La gare de Poissy : un pôle d'échange

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

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

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

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

3. REGLEMENT

3.1. Zone UCa

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UCa

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

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

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

Sont interdits :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Zone UP

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UP

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

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

ARTICLE UP 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tangentielle Ouest

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

Pièce I

Pièce I

PARTIE III

***Mise en compatibilité du
PLU d'Achères***



Yvelines
Conseil général



SOMMAIRE DE LA PARTIE 3 : MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ACHERES

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE	75
1. Préambule	76
2. Présentation générale du projet	78
2.1. Rappel historique	78
2.2. Caractéristiques principales du projet	81
2.3. Les acteurs du projet	83
2.4. Les objectifs du projet	84
2.5. Les enjeux du projet	85
2.6. Calendrier prévisionnel	87
2.7. Plan général des travaux	88
3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme	92
3.1. Compatibilité avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)	92
3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme d'Achères	92
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité	95
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR APRES MISE EN COMPATIBILITE	96
1. Rapport de présentation	97
9.3.1 Le projet de la Gare d'Achères Chêne Feuillu	97
9.3.1 Le projet Tangentielle Ouest	97
2. Zone UW	98
3. Zone UY	99

TABLE ILLUSTRATIONS

<i>Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture Source : SNCF IGP</i>	78
<i>Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud</i>	78
<i>Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements</i>	79
<i>Figure 4 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM</i>	81
<i>Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural</i>	81
<i>Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville</i>	81
<i>Figure 7 : Planning prévisionnel</i>	87

TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain</i>	82
<i>Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section</i>	82

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

1. PREAMBULE

➤ Plan Local d'Urbanisme (PLU)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

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

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

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

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

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

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

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

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

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

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

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

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

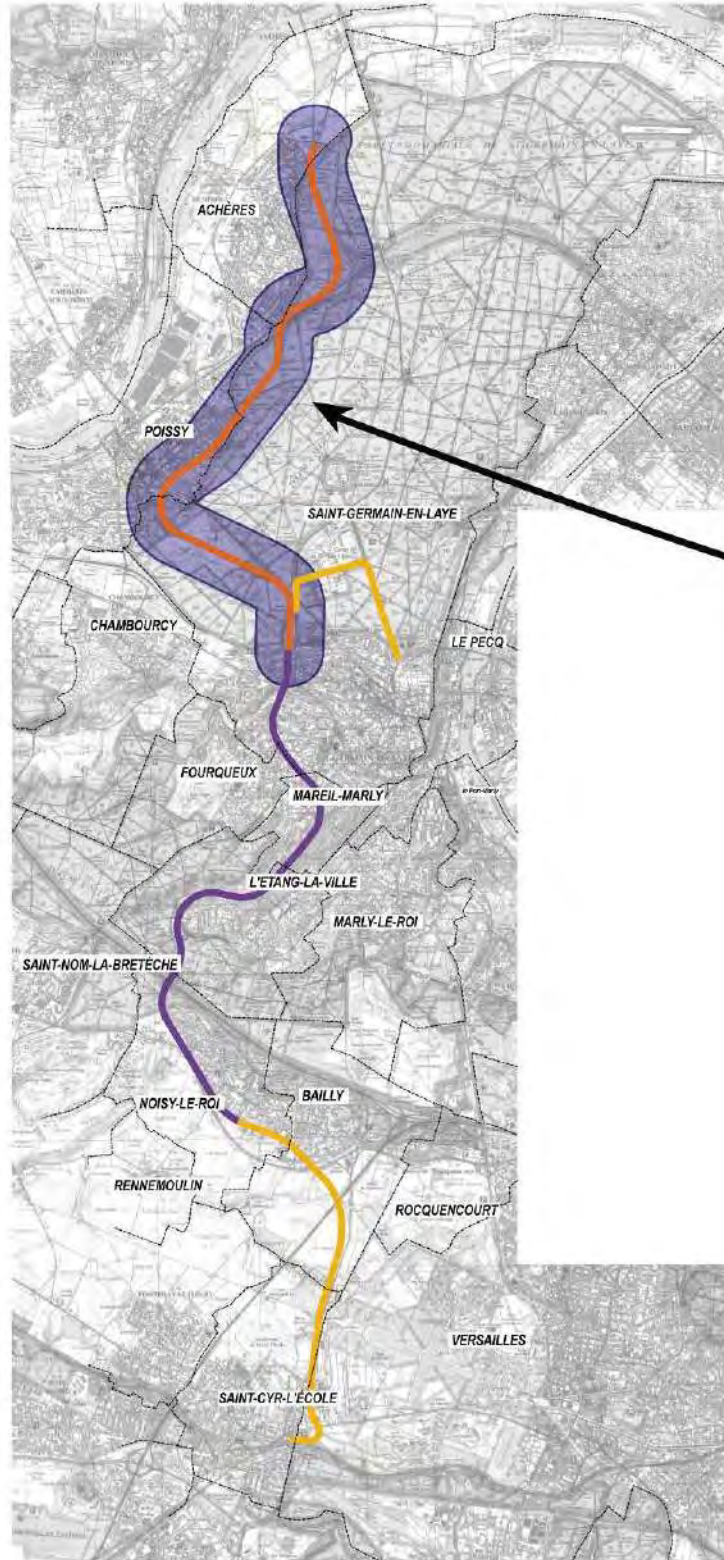
Les règlements des zonages concernés par les emprises du projet n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance). **Dans une partie des zones traversées, il est donc nécessaire d'autoriser les constructions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

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune d'Achères s'avère nécessaire en application de l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme.

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

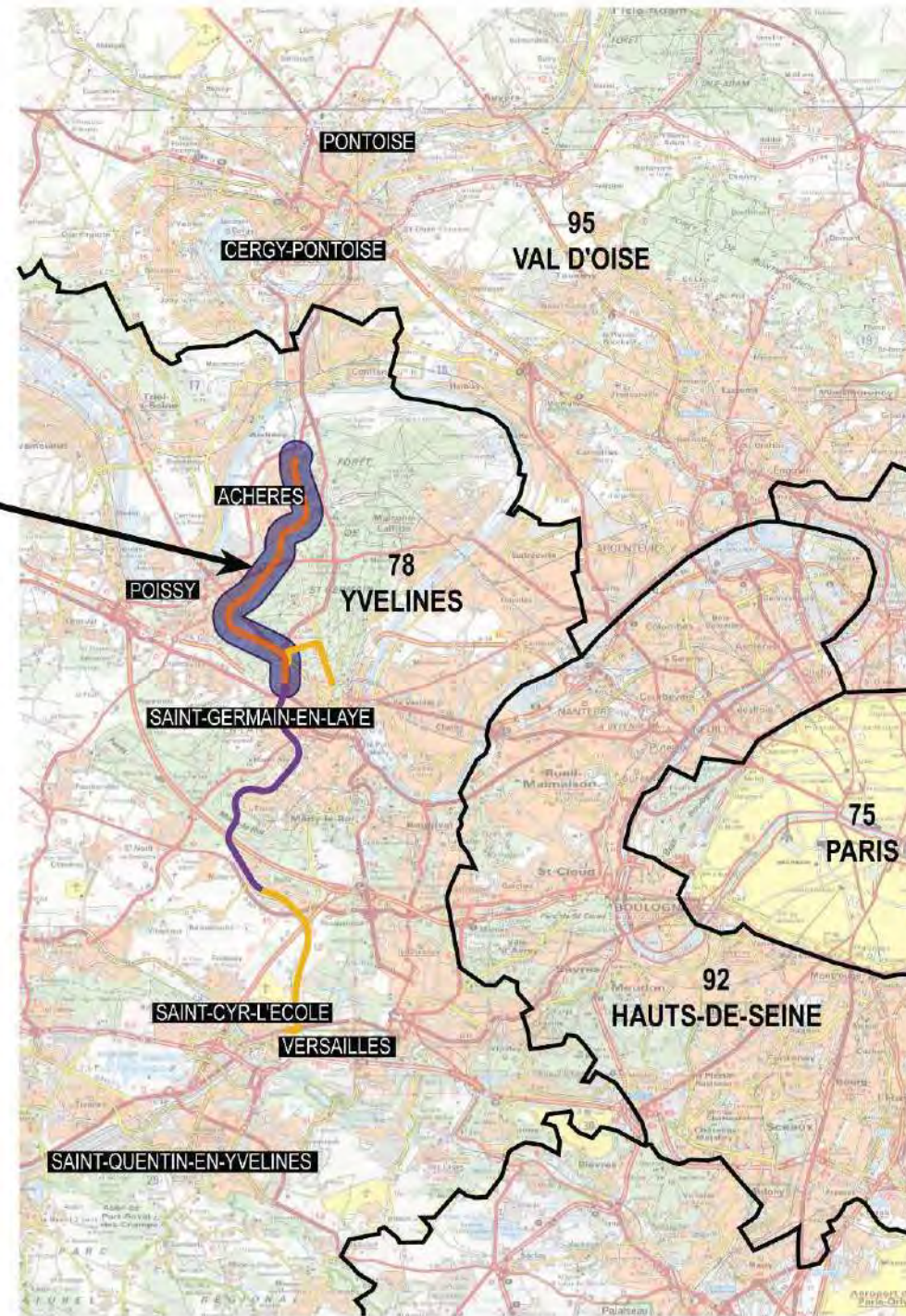
Une étude d'impact est jointe à ce dossier (pièce F). Elle précise dans sa partie 4, les effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs.

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



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

0 5km



0 10km

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

Format A3



2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1. Rappel historique

2.1.1. Naissance du projet

➤ Grande Ceinture (GC)

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

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

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

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

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

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

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

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

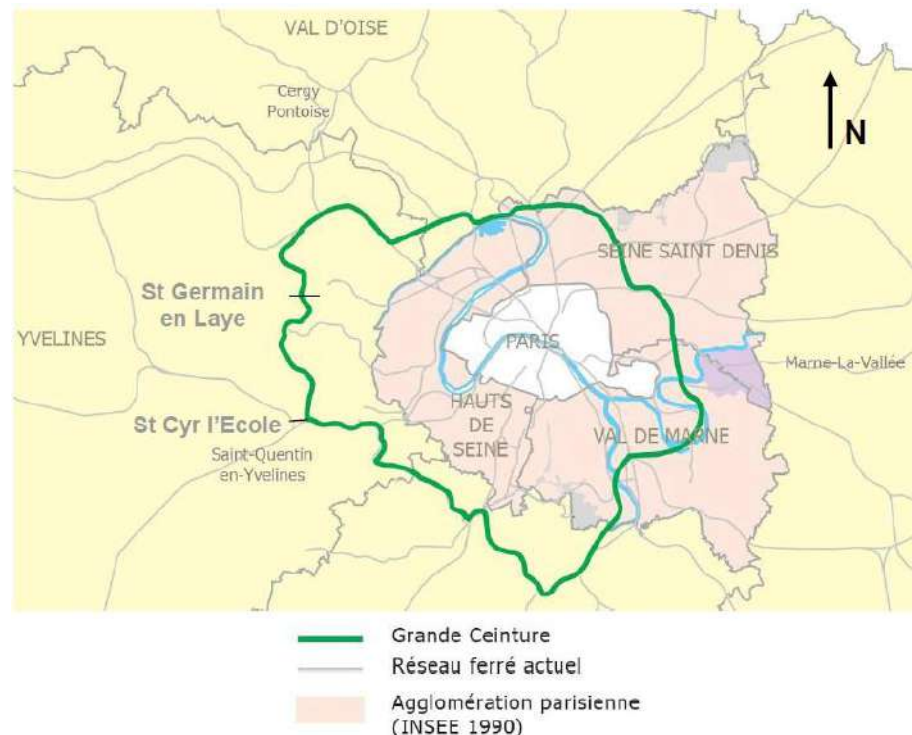


Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture Source : SNCF IGP

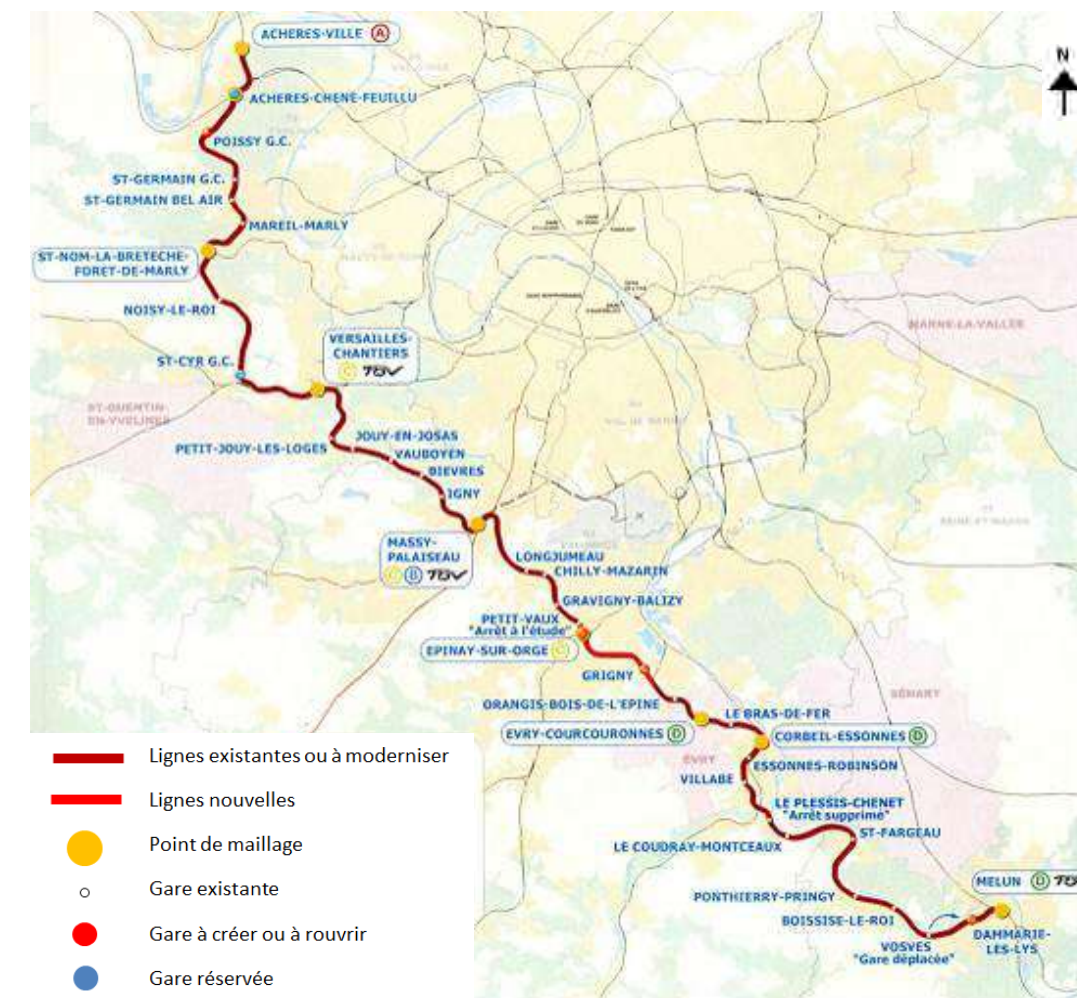


Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud

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

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

➤ **Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)**

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

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

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

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

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

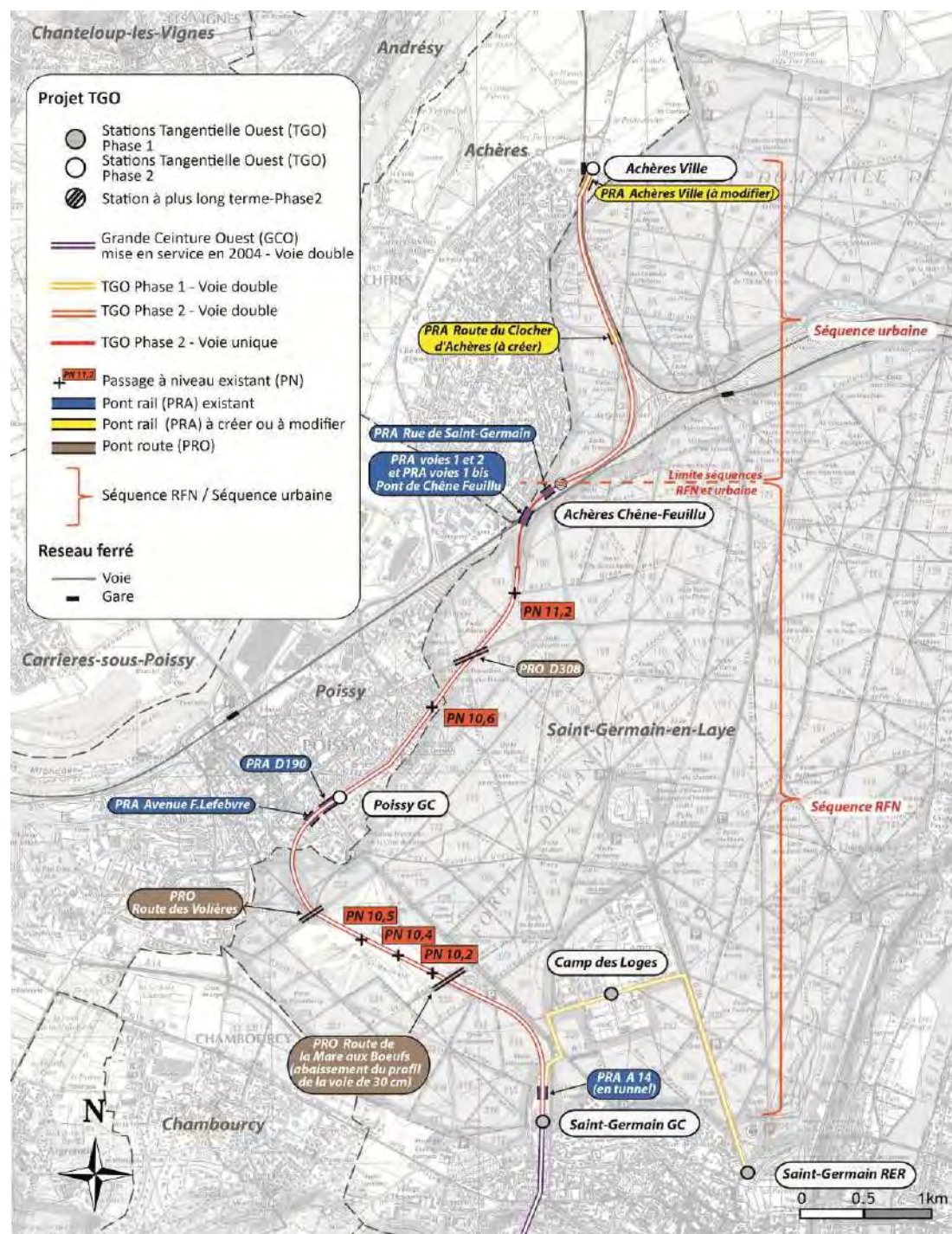


Figure 3 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

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

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

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

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

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

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

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

Le **Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la première phase** de TGO a été soumis pour approbation au conseil du STIF du 13 décembre 2012. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête. Sur cette base, le Conseil d'Administration du STIF a approuvé la Déclaration de Projet de TGO Phase 1 le 11 décembre 2013. Puis, le 3 février 2014 le Préfet des Yvelines a déclaré d'Utilité Publique le projet TGO Phase 1 entre Saint-Germain RER et St Cyr RER.

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

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

Le DOCP actualisé portant sur la Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville a été approuvé par le Conseil du STIF en décembre 2012. La concertation publique a eu lieu du 15 avril au 17 mai 2013.

Le bilan de la concertation figure en pièce J du présent dossier d'enquête publique. Il a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 octobre 2013.

2.2. Caractéristiques principales du projet

➤ La 1ère phase de la TGO

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



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

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



Figure 5 : Matériel roulant en milieu rural

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

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

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

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

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

Le tracé se compose de deux séquences :

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

Les **opérations majeures** du projet sont :

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

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

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

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

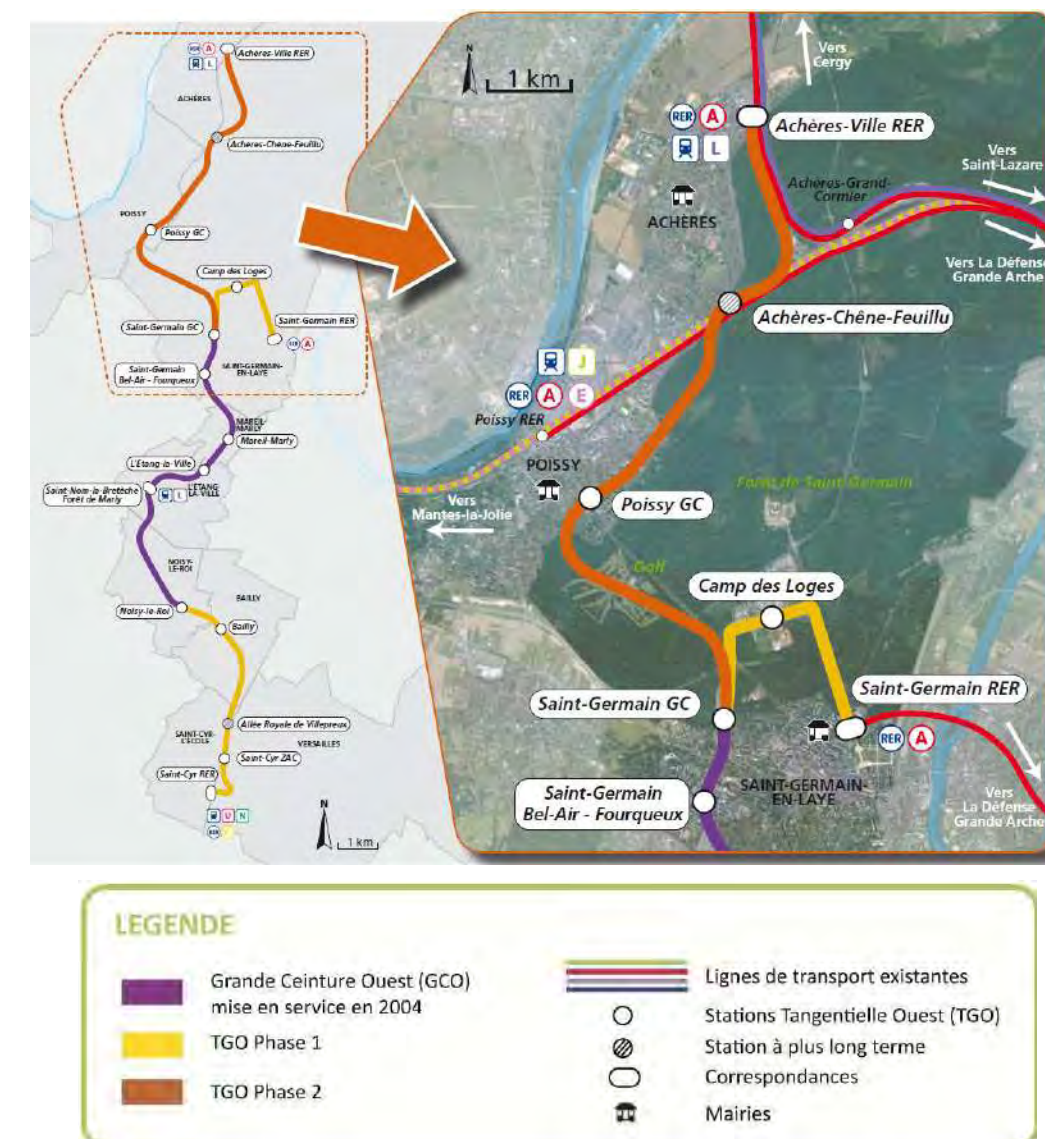


Figure 6 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest et zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville

Source : STIF - 2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Sur la partie ferroviaire du tracé, de Saint-Germain GC jusqu'à Achères Chêne-Feuillu, le tram-train circule comme un train classique, sur la voie de gauche, en emprise protégée par des clôtures et jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. La section RFN est alimentée en 25 KV. Ainsi, le caractère ferroviaire de la ligne est conservé pour ne pas hypothéquer la possibilité de passage, à un horizon futur et indéterminé, d'autres véhicules que les tram-trains, à savoir des trains de fret, des trains de travaux ou des trains militaires.

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

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Le bâtiment voyageur à Poissy GC demeurera fermé aux voyageurs. L'opération TGO ne prévoit pas de réaffectation particulière de ce bâtiment. Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer le confort et la sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens.

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

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

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

Tableau 2 : Caractéristiques du tracé TGO phase 2 par section

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

2.3. Les acteurs du projet

2.3.1. Les porteurs du projet

➤ Contrat de Projet Etat-Région (CPER)

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

➤ Contrat Particulier Région-Département (CPRD)

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

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

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



Le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec Réseau Ferré de France et la SNCF de l'opération.

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

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

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



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

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

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



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

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

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

2.3.2. Les financeurs

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



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

L'Etat a également signé un protocole en juillet 2013 avec la Région Ile-de-France portant sur le programme du Nouveau Grand Paris dans lequel figurent les projets TGO phases 1 et 2.



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



Yvelines
Conseil général

Le département des Yvelines est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région – Département 2007 - 2013.

Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre.

2.4. Les objectifs du projet

Afin de répondre au déficit structurel du réseau ferroviaire d'Ile-de-France pour les liaisons banlieue à banlieue, **le développement d'une rocade ferrée de type tram-train a été inscrit au SDRIF approuvé le 27 décembre 2013** et le besoin de liaisons structurelles de rocade était déjà inclus dans le SDRIF de 1994.

Le projet de Tangentielle Ouest Phases 1 et 2, et son prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise s'inscrivent dans cette optique en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Ile-de-France.

L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade. En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de banlieue à banlieue, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

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

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

2.5. Les enjeux du projet

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

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

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

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

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

2.5.1. Enjeux techniques

Les enjeux techniques sont :

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

2.5.2. Enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion sont identifiés au niveau :

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

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

2.5.3. Enjeux environnementaux

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

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

- les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire et ponctuelle de la **circulation et du stationnement** ou encore de l'accessibilité aux équipements pour les riverains ;
- la mise en service du tram-train aura un impact sur **l'environnement sonore et vibratoire**. Les seuils réglementaires devront être respectés. Par contre, le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère ;
- le projet conduit à **déboiser une surface estimée à environ 5,8 ha** dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (ZNIEFF II, forêt domaniale). L'impact est jugé fort. Dans le cadre d'une négociation engagée avec l'ONF (gestionnaire) et la DRIAFA (propriétaire), il sera nécessaire de compenser **l'impact généré par le défrichement** et de prévoir des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets indirects générés par la réduction des emprises de la forêt.

2.5.4. Compatibilité avec les documents de planification urbaine

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

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

2.5.5. Enjeux socio-économiques et de desserte

Les enjeux socio-économiques et de desserte identifiés sont :

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

2.5.6. Enjeux économiques

En termes d'enjeux économiques :

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

2.5.7. Enjeux spécifiques

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

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

2.6. Calendrier prévisionnel

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

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

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

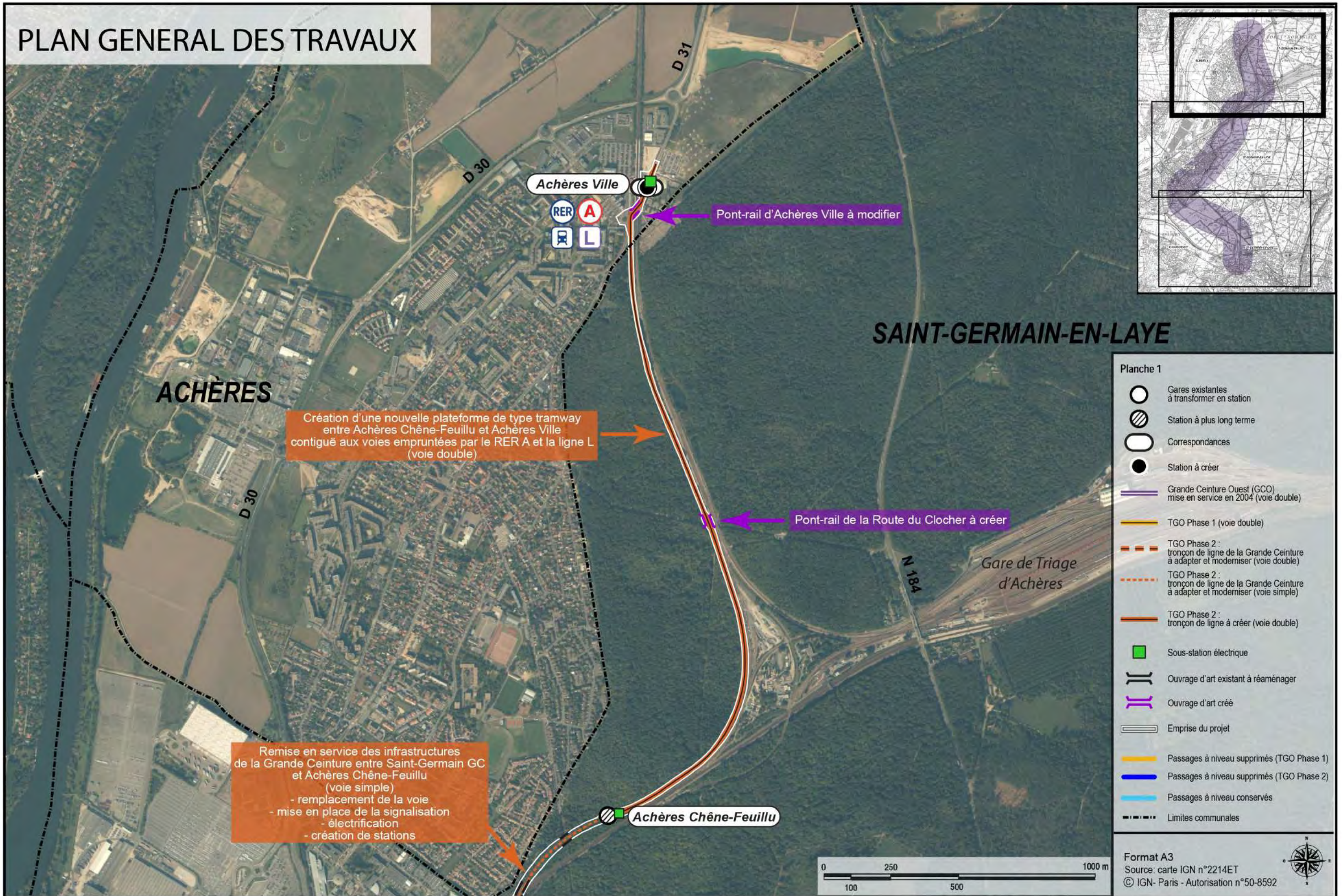
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Actualisation des études préalables	■	■						
Concertation publique		■						
Etudes complémentaires		■	■					
Enquête publique			■					
Avant-Projet/ Projet				■	■			
Phase travaux						■	■	■
Mise en service								■

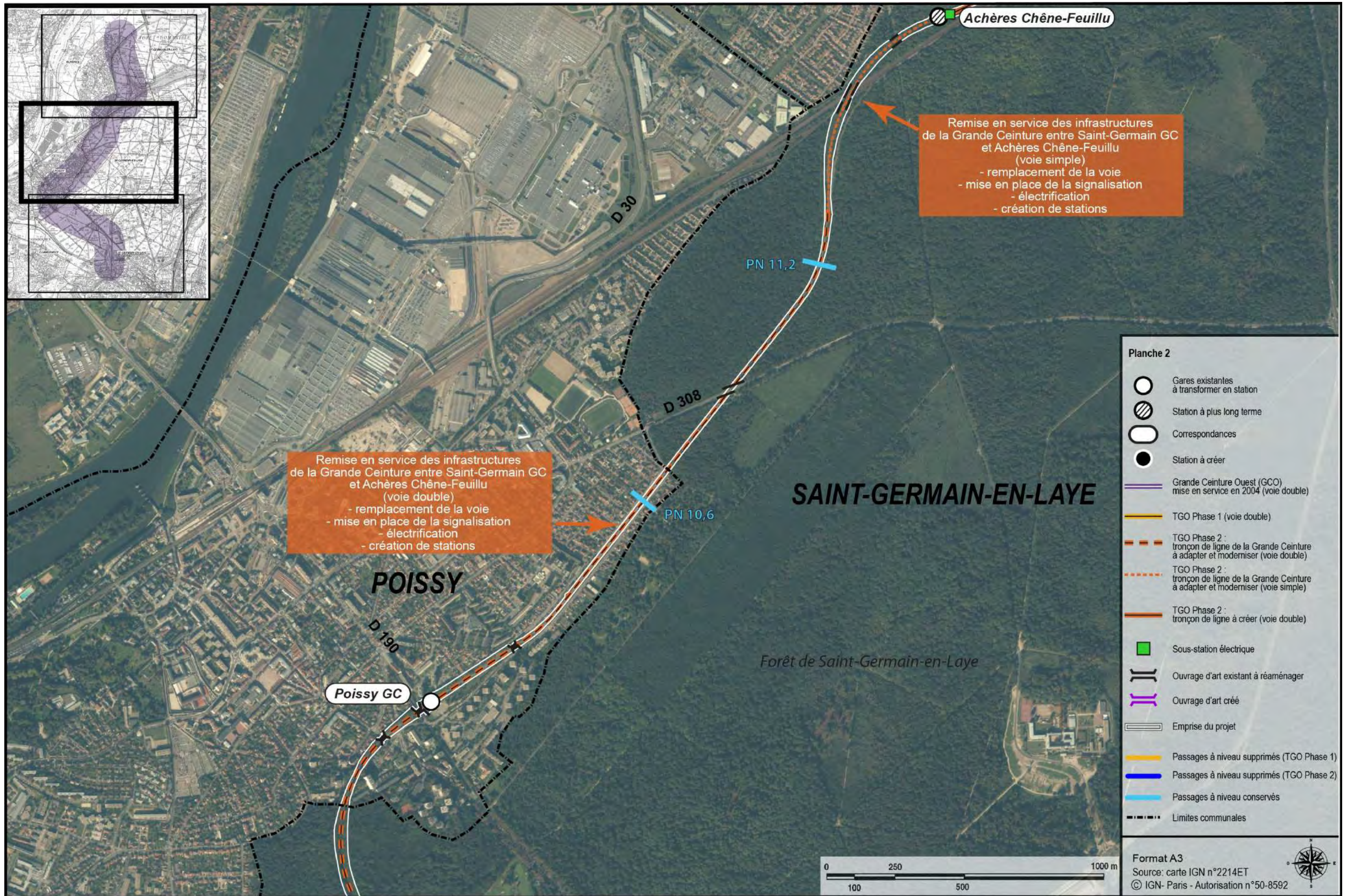
Figure 7 : Planning prévisionnel

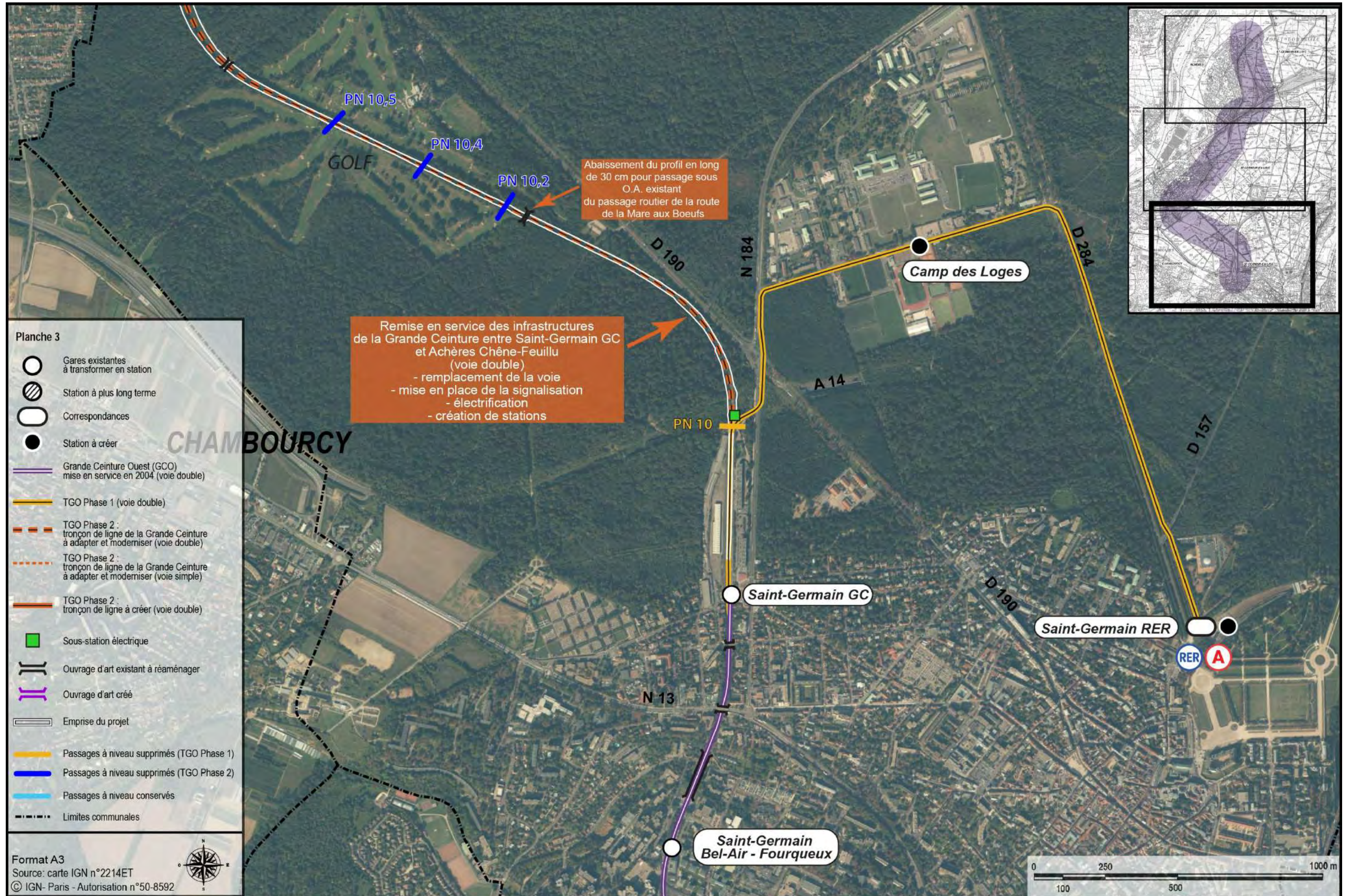
2.7. Plan général des travaux

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

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







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

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

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013 est actuellement en vigueur. Il a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre et publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication a fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le Conseil d'État, sur le projet adopté par le Conseil Régional le 18 octobre.

Le schéma préconise la **réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train afin de faciliter les déplacements de rocade** sur l'ensemble du territoire francilien. La réalisation de la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits à l'horizon « Plan de mobilisation » qui regroupe les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020. Les prolongements de la Tangentielle Ouest à Cergy et à Versailles sont quant à eux inscrits à l'horizon 2030.

De même, ce document précise que le projet permet l'amélioration de la desserte pour conforter les polarités urbaines du territoire Confluence Seine-Oise. Ainsi, **la Tangentielle Ouest améliore les liaisons nord/sud internes à ce territoire**. Le projet de Tangentielle Ouest apparaît de ce fait dans de nombreux chapitres du SDRIF.

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

Le projet de Tangentielle Ouest était par ailleurs déjà inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 qui préconisait la réalisation de rocades tangentielles s'appuyant sur les lignes ferroviaires. **Parmi l'ensemble des rocades préconisées par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture avaient été identifiées** comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements.

3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme d'Achères

3.2.1. Composition du PLU d'Achères

Le Plan Local d'Urbanisme d'Achères a été approuvé le 27 juin 2007. Le présent dossier de mise en compatibilité de PLU tient compte de la dernière modification du PLU, approuvée le 13 avril 2012.

Ce document est composé des pièces suivantes :

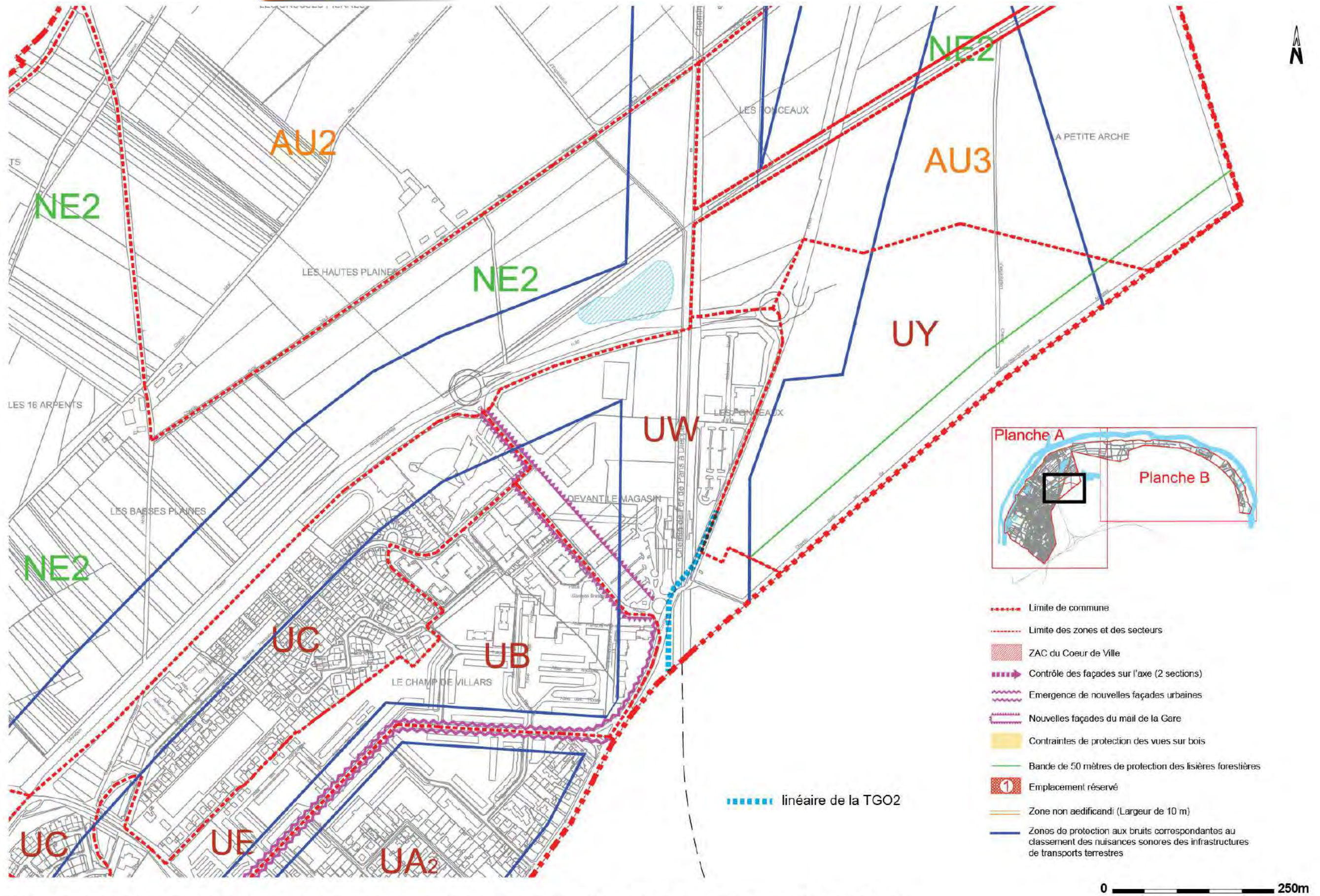
- Rapport de présentation**
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**
- Règlement**
- Emplacements réservés**
- Plans de zonage**
- Plan de servitudes**
- Nuancier des couleurs du centre-ville**
- Liste emplacements réservés**
- PPRI vallée de la Seine**
- Annexes sanitaires**
- Règlement de voirie**
- Cahier de recommandation sur la HQE**
- Plan de déplacement local**

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

Le rapport de présentation du plan local d'urbanisme d'Achères mentionne le projet de Tangentielle Ouest en page 141, 144 et 176.

Le projet apparaît compatible avec ces différentes pièces. Toutefois le paragraphe 9.3.1 de la page 141 du rapport de présentation sera remplacé.

D'autre part, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) n'évoque pas le projet de Tangentielle Ouest phase 2.



SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DE L'EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU D'ACHERES

3.2.3. Règlement

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

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

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

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

3.2.4. Emplacements réservés

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

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

3.2.5. Espaces boisés classés

D'après l'article L.130.1 du Code de l'Urbanisme :

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

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

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Achères ne possède pas d'espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

3.2.6. Servitudes

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

Le projet se situe dans le périmètre des servitudes suivantes :

- T1 : Servitudes relatives au chemin de fer ;
- PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques ;
- I3 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz (DN 100 mm : de la limite de commune de Saint-Germain-en-Laye au poste d'Achères Nord) ;
- I6 Servitudes relatives à l'exploitation du sous-sol (totalité de la commune).

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

Les servitudes affectant la zone d'étude sont compatibles avec le projet de la TGO phase 2.

3.2.7. Mise en compatibilité

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

Ainsi, le paragraphe 9.3.1 de la page 141 du rapport de présentation sera mis à jour.

Il convient également de modifier le règlement des zones UW et UY.

On propose d'insérer à l'article **UW2** du règlement « Occupations et utilisations du sol admises sous conditions », la phrase suivante : « **Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leur ouvrages annexes** ».

De même dans l'article **UY2** du règlement « Occupations et utilisations du sol admises sous conditions », la phrase suivante : « **Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leur ouvrages annexes** ».

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

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

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

3.3.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (Loi SRU), la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123-14, L123-14-2 et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123-14 prévoit que **la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.**

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

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.121.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, en application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

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

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

1. RAPPORT DE PRESENTATION

Le texte du paragraphe 9.3.1 du rapport de présentation est modifié de la façon suivante :

Paragraphe 9.3.1 page 141 du rapport de présentation avant mise en compatibilité :

9.3.1 Le projet de la Gare d'Achères Chêne Feuillu

Ce projet concernerait la tangentielle Ouest reliant Cergy -Saint Germain-en Laye, Versailles- Massy desservirait Achères, Conflans et Poissy. Ce projet est inscrit à l'article 1 du plan Etat – Région 2000/2006 mais semble actuellement différé dans le temps.

Situé à la lisière de la forêt le site retenu est proche du quartier du Chêne Feuillu. Il est prévu à la croisée des deux lignes desservant la gare, afin de favoriser les correspondances. Il desservira outre la proximité urbaine mais aussi le Technoparc de Poissy, des équipements scolaires, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Versailles.

La mise en œuvre de ce projet changera profondément les dessertes locales et modifiera à terme l'urbanisme alentour.

Paragraphe 9.3.1 page 141 du rapport de présentation après mise en compatibilité :

9.3.1 Le projet Tangentielle Ouest

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

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

La Tangentielle Ouest phase 2 desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). Une troisième station, Achères Chêne Feuillu, est prévue en mesure conservatoire. La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne L).

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

2. ZONE UW

CHAPITRE 4 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UW

SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UW 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans toute la zone, les occupations et utilisations du sol interdites sont les suivantes :

- les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux strictement indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation autorisés,
- les activités industrielles et les grands entrepôts de plus de 2000 m² ou les extensions atteignant cette surface,
- les surfaces commerciales de vente au détail de plus de 1200 m²,
- les installations classées au titre de la protection de l'environnement, soumises aux directives SEVESO, seuil haut, seuil bas et IPPC,
- les constructions et installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, à l'exception de celles nécessaires à la vie du quartier et qui ne sont pas compatibles avec le caractère urbain de la zone,
- les constructions individuelles à usage d'habitation,
- les ateliers ou cabines de peinture, les carrosseries,
- l'ouverture de toute carrière,
- le camping et le stationnement de caravanes,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'épaves de véhicules,
- l'habitat léger de loisirs,
- les parcs résidentiels de loisirs,
- les extensions du cimetière à moins de 30 mètres de toute construction existante.

ARTICLE UW 2 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

Dans toute la zone, sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol suivantes :

- toutes constructions et notamment celles à usage d'habitation, commerces, services, bureaux, activités et équipements publics, à condition de ne pas porter atteinte au caractère résidentiel des quartiers, sous réserve de l'article 1,
- les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public,
- les garages de réparation automobile à condition de comporter au moins 10 places de stationnement sur la parcelle,
- les dépôts nécessaires à l'exercice des activités économiques, sous réserve de leur intégration architecturale,
- les installations classées au titre de la protection de l'environnement, si elles sont indispensables à la vie du quartier, à condition que les précautions soient prises pour éviter tout risque et nuisance,

- Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leurs ouvrages annexes.

- les installations et travaux divers à condition qu'ils soient compatibles avec l'affectation de la zone,
- la reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit après sinistre sous réserve que la construction ait la même enveloppe de SHON initiale et la même implantation.

Nota : Les autres articles de la zone UW ne sont pas modifiés.

3. ZONE UY

CHAPITRE 6 :

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UY

SECTION 1 :

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

ARTICLE UY 1 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans toute la zone, les occupations et utilisations du sol interdites sont les suivantes :

- les entrepôts à vocation logistique de plus de 10 000 m² ou les extensions atteignant cette surface,
- les installations classées au titre de la protection de l'environnement, soumises aux directives SEVESO, seuil haut, seuil bas et IPPC,
- le camping et le stationnement de caravanes,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'épaves de véhicules,
- l'habitat léger de loisirs,
- les parcs résidentiels de loisirs,

ARTICLE UY 2 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

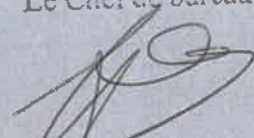
Dans toute la zone sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les affouillements et les exhaussements du sol s'ils sont strictement indispensables pour la réalisation des types d'occupation ou d'utilisation autorisés,
- les constructions à usage d'habitation strictement destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire au fonctionnement et à la sécurité des établissements, et à condition d'être intégrées au volume général des constructions,
- les constructions à usage d'habitation à condition qu'elles soient à usage d'habitations temporaires (de type résidences services, résidences médicalisées, résidences hôtelières,...),
- les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public,
- les dépôts nécessaires à l'exercice des activités économiques, sous réserve de leur intégration architecturale,
- les installations classées au titre de la protection de l'environnement, si elles sont compatibles avec la vie du quartier, à condition que les précautions soient prises pour éviter tout risque et nuisance,
- Les installations et travaux divers à condition qu'ils soient compatibles avec l'affectation de la zone.

- Les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leurs ouvrages annexes.

- La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit après sinistre est autorisée à condition de respecter la même enveloppe de SHON initiale et la même implantation.

Nota : Les autres articles de la zone UY ne sont pas modifiés.


H. ROSENZWEIG

Tram

13 express

PROLONGEMENT
Saint-Germain »» Achères

DOSSIER D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
COMPLÉMENTAIRE

Pièce I (*actualisée*)

Dossier de mise en compatibilité des PLU

Pièce I

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

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

Pour mémoire, l'enquête publique initiale menée en 2014 comprenait une mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye pour permettre la réalisation du projet Tram 13 express phase 2. Jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet Tram 13 express phase 2, qui sera prise par le Préfet des Yvelines, les mises en compatibilité des PLU présentées à l'enquête publique de 2014 sont toujours en cours sur ces trois communes.

Le cadre de l'enquête publique complémentaire conduit à ne soumettre à enquête publique que le tronçon modifié du projet de la variante par Poissy. L'étude de la compatibilité du tracé urbain avec les PLU n'a concerné que les secteurs sur lesquels le tracé est modifié. La commune d'Achères n'est donc pas concernée par cette analyse.

En conséquence et après analyse réglementaire :

- le PLU de la commune de Poissy n'a pas besoin d'être de nouveau adapté malgré la modification du tracé ;
- le PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye doit être adapté (levée de 1,7 hectares d'EBC supplémentaires aux 5,2 hectares levés pour le tracé initial lors de l'enquête publique initiale) pour permettre la réalisation en milieu forestier des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture au sud et au nord de Poissy.

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

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

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

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

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

1. PREAMBULE

➤ Plan Local d'Urbanisme (PLU)

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

➤ Tram-train

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

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

Tangentielle Ouest devient Tram 13 express

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

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

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

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

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...] qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

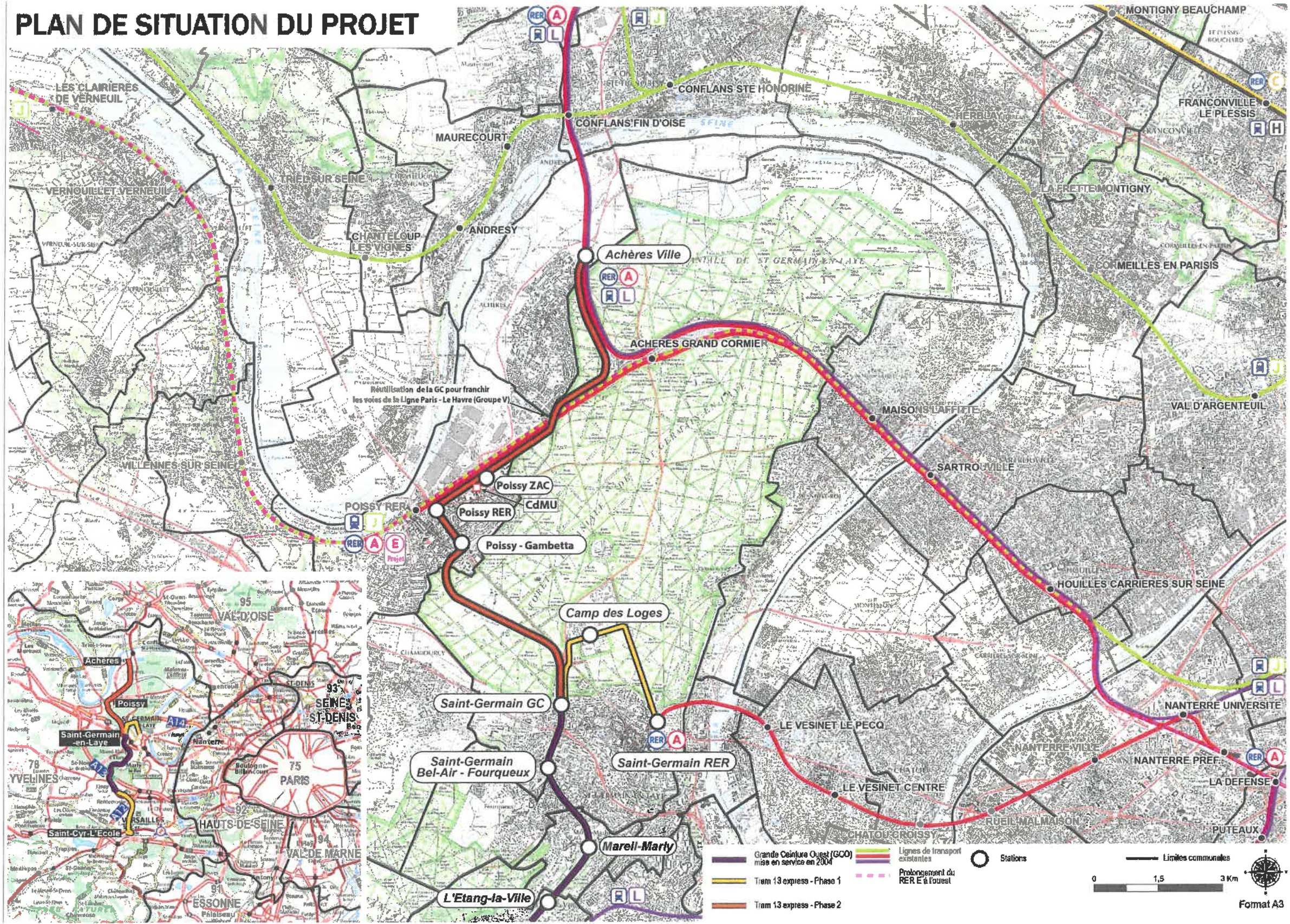
Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye s'avère nécessaire en application de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme.

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

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

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

PLAN DE SITUATION DU PROJET



➤ **Rappel du programme de Tram 13 express**

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

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

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

➤ **Grande Ceinture ferroviaire (GC)**

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

➤ **La Grande Ceinture Ouest (GCO)**

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

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

2. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

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

2.1. Les objectifs du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun

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

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

- Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités

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

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

- Objectifs relatifs au milieu urbain de Poissy

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

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

2.2. Caractéristiques principales du projet

➤ Site de maintenance et de remisage

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

➤ Centre de Maintenance Urbain

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

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

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

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

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

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

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

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

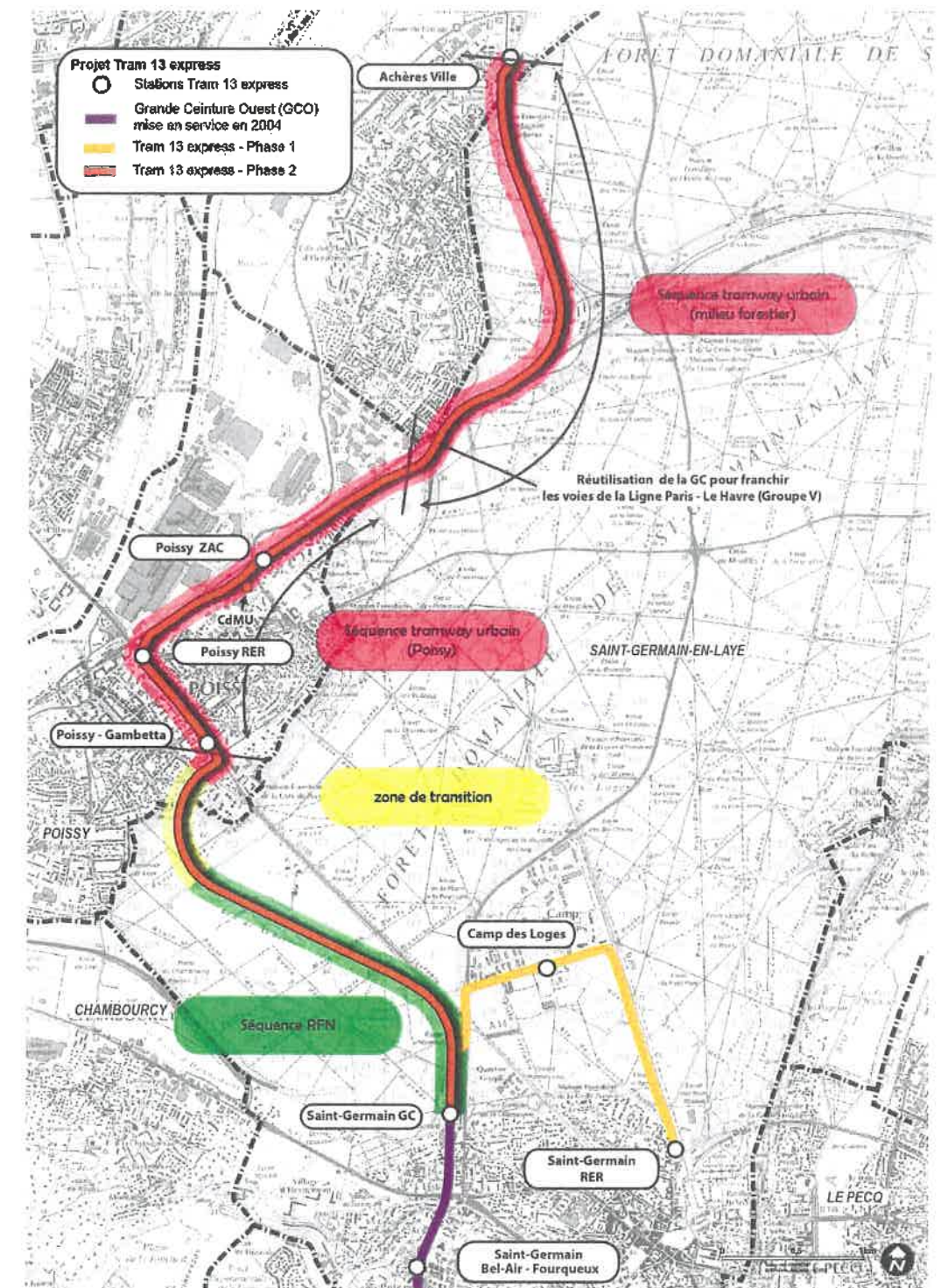


Figure 1 : Aménagement global du Tram express 13 Phase 2

Source : STIF, EDEIS, 2016

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

➤ Mesure conservatoire

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

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

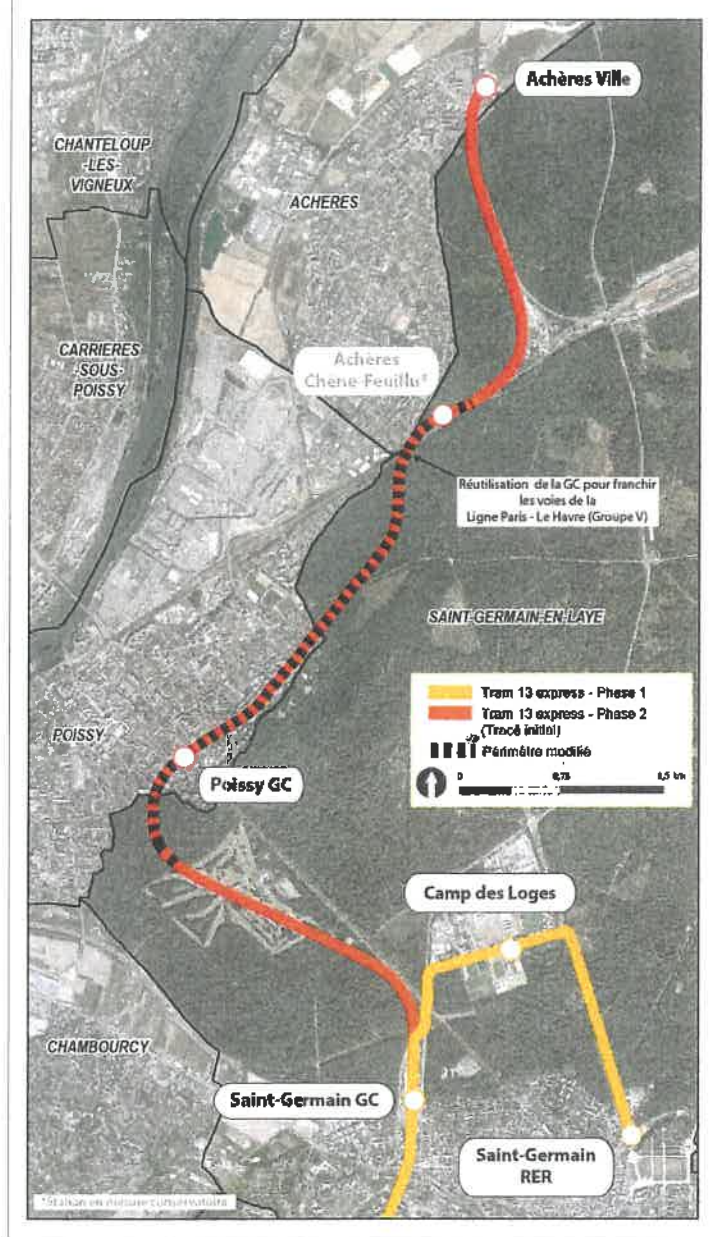


Figure 2 : Tracé présenté à l'enquête publique de 2014

Source : STIF, EDEIS, 2016

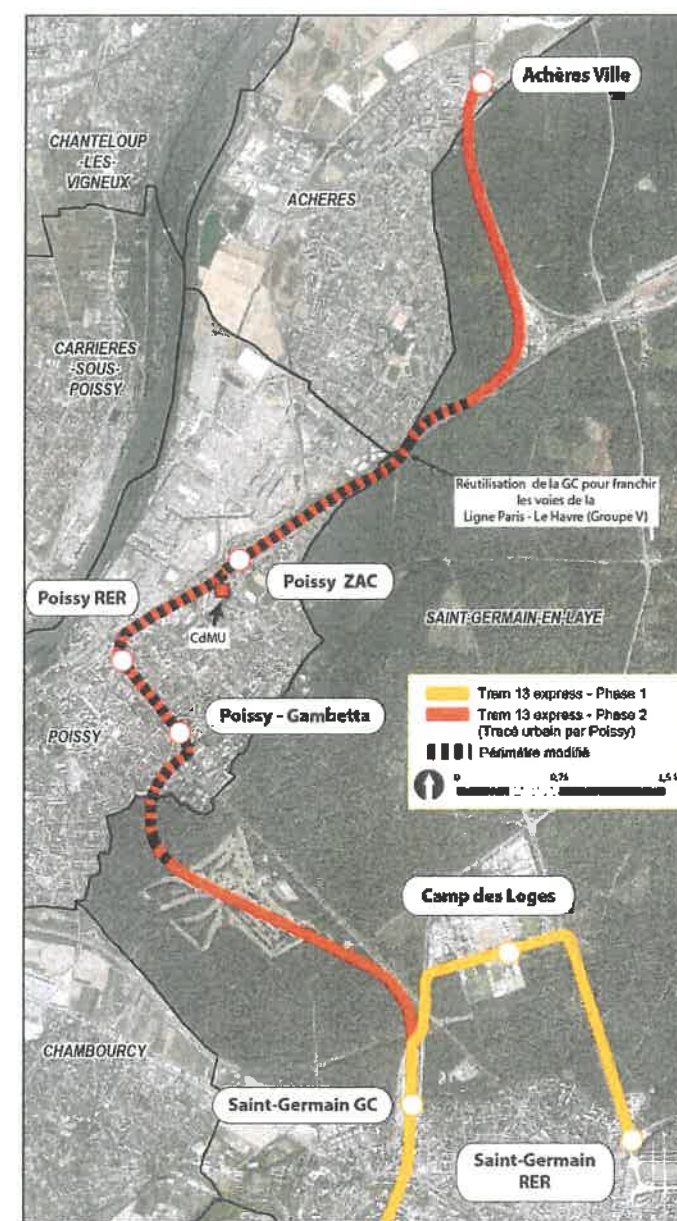


Figure 3 : Tracé urbain par Poissy

Source : STIF, EDEIS, 2016

2.2.2. Présentation synthétique de l'insertion

• Réutilisation de la Grande Ceinture au sud de Poissy :

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

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

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

• Insertion dans le secteur urbain de Poissy :

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

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

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

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

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

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

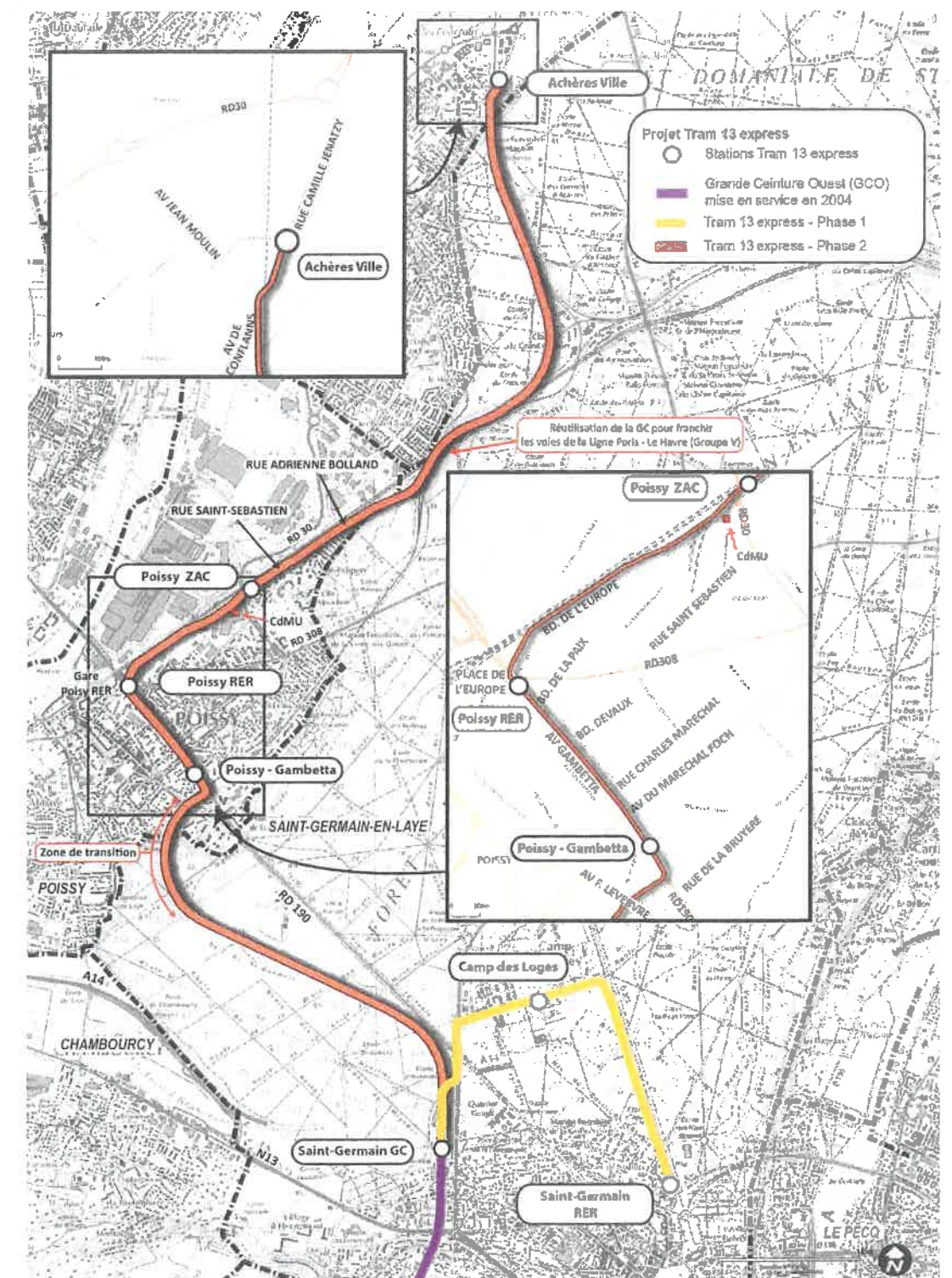


Figure 4 : Insertion du projet Tram 13 express Phase 2 dans le réseau routier

Source : STIF, EDEIS, 2016

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

➤ Modes actifs ou modes doux

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

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

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

• Insertion dans Achères :

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

2.2.3. Aménagements pour les modes actifs :

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

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

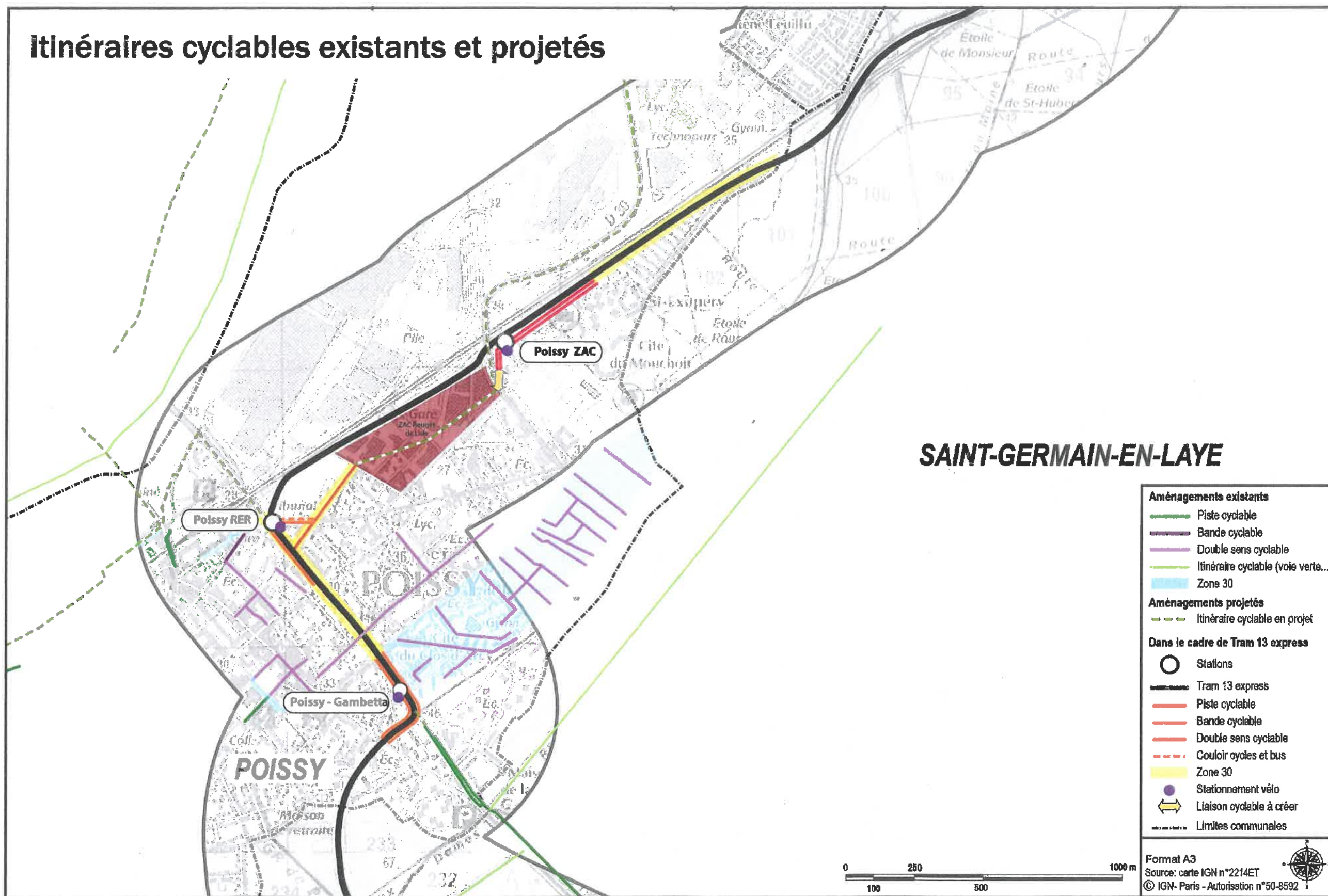
L'aménagement d'itinéraires cyclables sur la RD190 permet aussi de renforcer, voire créer des liaisons entre les pôles attractifs du territoire. Les nouvelles infrastructures cyclables faciliteront notamment les liaisons avec le secteur de la boucle de Chanteloup (Carrières-sous-Poissy), et seront complétés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

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

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

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

Itinéraires cyclables existants et projetés



2.2.4. Offre de transport et exploitation

2.2.4.1. Offre de transport

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

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

*HP : Heure de Pointe/ HC : Heure Creuse

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

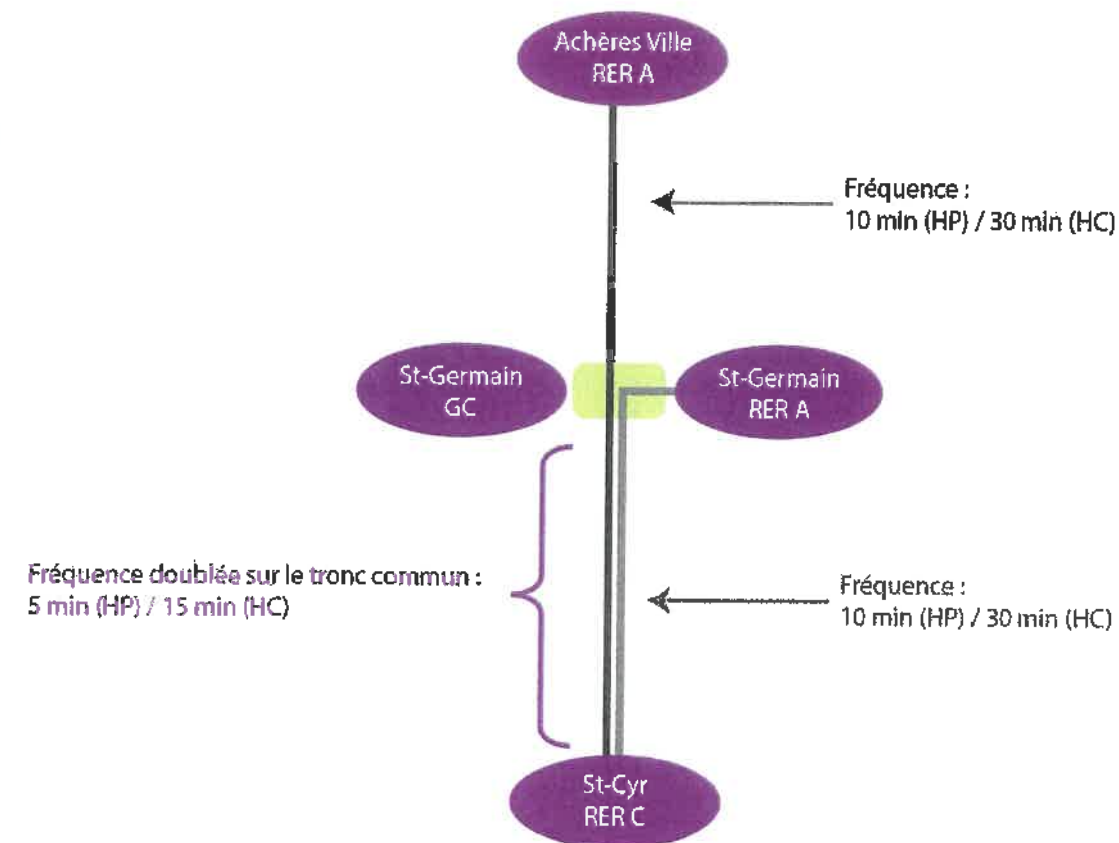


Figure 6 : Fréquence prévisionnelle offerte par tronçon

Source : STIF

2.2.4.1. Exploitation

➤ **Block Automatique Lumineux (BAL)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

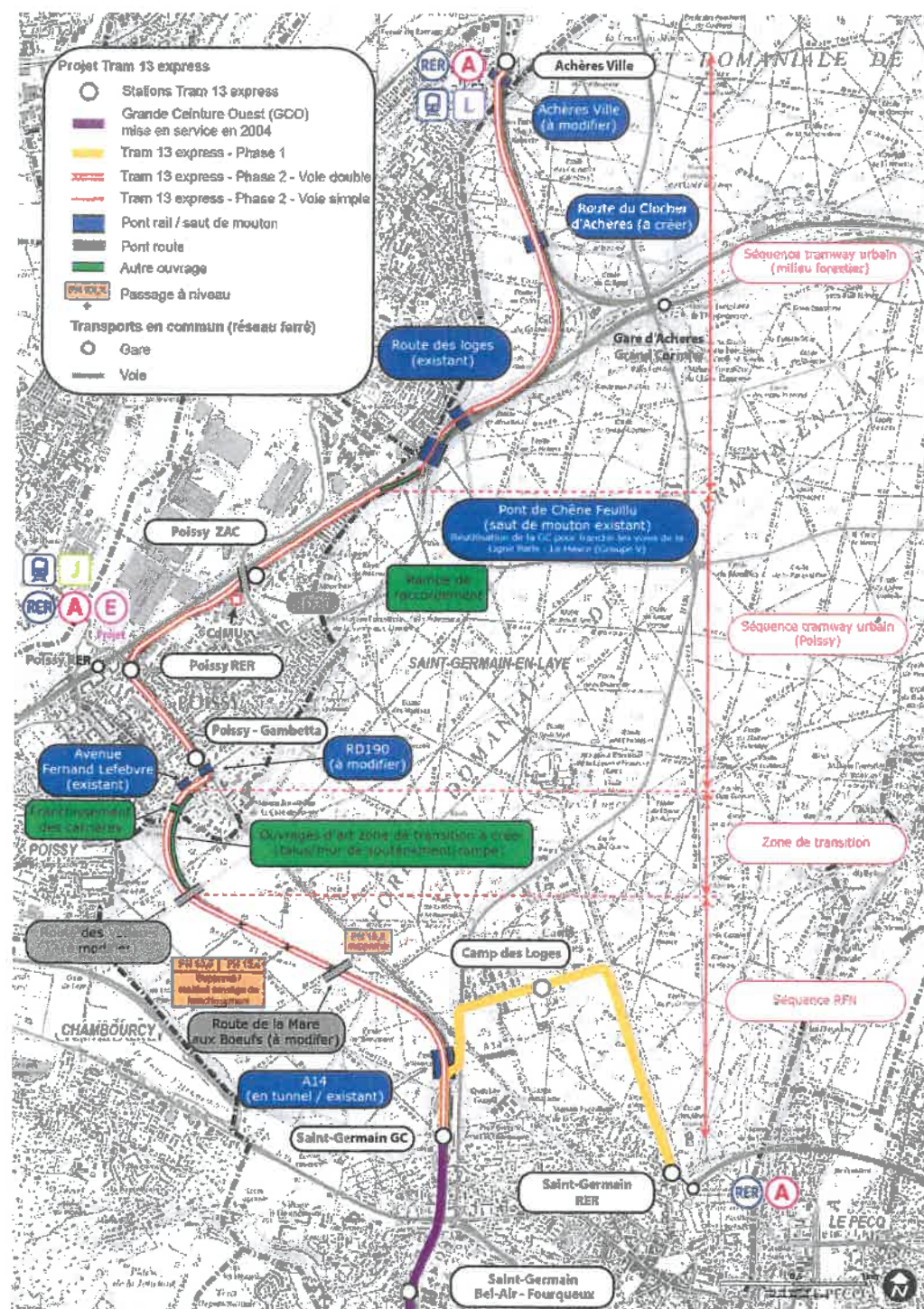
Toute la ligne est conforme aux exigences d'accessibilité, notamment celles permettant l'utilisation des tram-trains et des infrastructures par des personnes à mobilité réduite.

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

2.3. Carte de synthèse du projet

Figure 7 : Carte de synthèse des aménagements du projet

Source : STIF, EDEIS, 2016



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

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

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

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

➤ Continuités écologiques au sens du SDRIF 2013

Sont considérés par le présent schéma comme continuités :

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

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

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

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

« Ce chantier sur les RER et leur rénovation s'accompagnera de la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train. Ce réseau dont la réalisation a commencé (tram-train Massy-Evry, Tangentielle Nord, Tangentielle Ouest), permettra de mieux desservir la moyenne et la grande couronne. » (Volet « défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF 2013 en page 104).

La réalisation de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits au plan de mobilisation, regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020¹.

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

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

Dans son volet « défis, projet spatial régional et objectifs », le SDRIF met en effet en avant en page 72 « Les liaisons en transports collectifs entre ces pôles seront facilitées notamment par l'amélioration des RER et la réalisation des tangentielles ouest (Tram 13 express) et sud, connectées avec le métro automatique du Grand Paris Express. ».

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 précise les diverses orientations et prescriptions générales que le SDRIF a vocation à appliquer sur le territoire régional. Le projet doit tout particulièrement être compatible avec les orientations suivantes :

• Compatibilité relative au volet infrastructures de transport du SDRIF

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 précise que « *Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie.* » (Page 17). Le tracé urbain par Poissy du Tram 13 express rentre parfaitement dans ce cadre en favorisant une desserte fiable du territoire (plus particulièrement de Poissy) malgré une diminution de la vitesse commerciale due à l'insertion en milieu urbain.

Le projet favorise aussi l'insertion des modes doux en permettant l'installation d'un itinéraire cyclable le long du tracé et en réaménageant les espaces pour rendre la circulation piétonne plus agréable.

• Compatibilité relative au volet espaces boisés et naturels du SDRIF

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

Malgré cette interception par le projet, le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 précise que « *peuvent être autorisés : le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités [...], par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin* » Volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 en page 40).

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

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

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

¹ A noter que suite aux conclusions de la première enquête publique menée de juin à juillet 2014, l'enquête publique complémentaire actuelle entraîne le report de la mise en service de la TGO Phase 2 qui ne peut donc être réalisée à l'horizon 2020 du « Plan de Mobilisation ».

- **Compatibilité relative au volet continuités écologiques et liaisons vertes du SDRIF**

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF 2013 en page 45 précise que « L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. »

Le projet a fait l'objet, suite à l'enquête publique de 2014, d'études écologiques permettant de préciser les fonctionnalités de cette liaison pour pouvoir adapter au mieux les solutions techniques dans les phases d'études ultérieures du projet, et en concertation avec la direction du golf, la DRIAAF et l'ONF.

- **Conclusion sur la compatibilité du projet avec le SDRIF**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

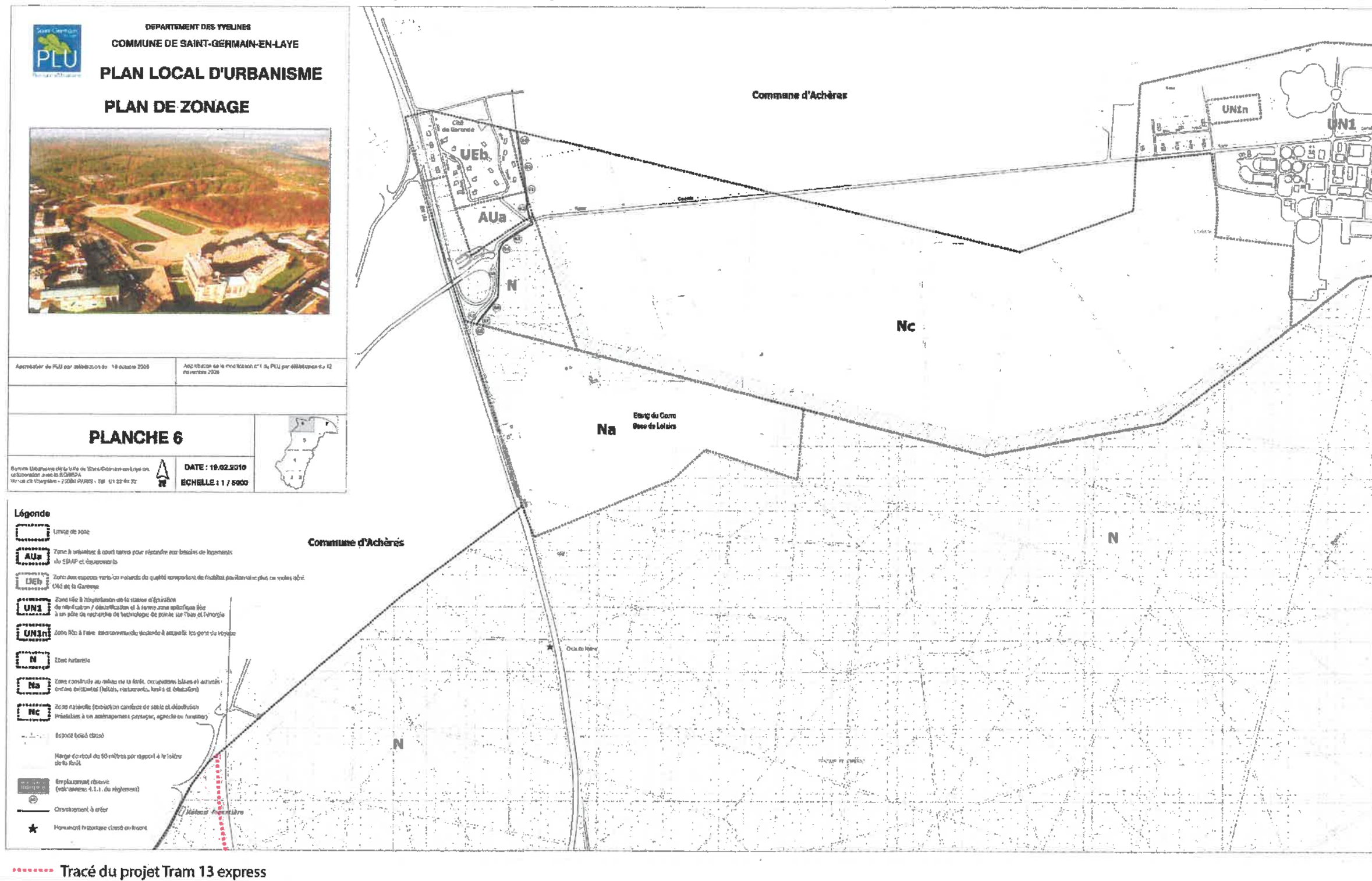
Le projet n'est pas mentionné dans les orientations d'aménagement par secteur.

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

3.2.3. Zonage réglementaire

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

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



3.2.4. Règlement

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

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

3.2.5. Emplacements réservés

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

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

3.2.6. Espaces boisés classés

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

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

En complément, l'article précise :

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

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

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

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

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

3.2.7. Servitudes

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

Le tracé se situe dans le périmètre des servitudes suivantes :

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

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

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

3.2.8. Mise en compatibilité

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

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

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

3.2.9. Impact environnemental de la mise en compatibilité du PLU

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

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

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

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

3.3.2. Procédure

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

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

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

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

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

3.2.8. Mise en compatibilité

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

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

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 2.

3.2.9. Impact environnemental de la mise en compatibilité du PLU

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

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

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

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

3.3.2. Procédure

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

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

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

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

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

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

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

Tableau avant mise en compatibilité :

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

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

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

Tableau après mise en compatibilité :

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









































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

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

2. PLAN DE ZONAGE AVANT ET APRES MISE EN COMPATIBILITE

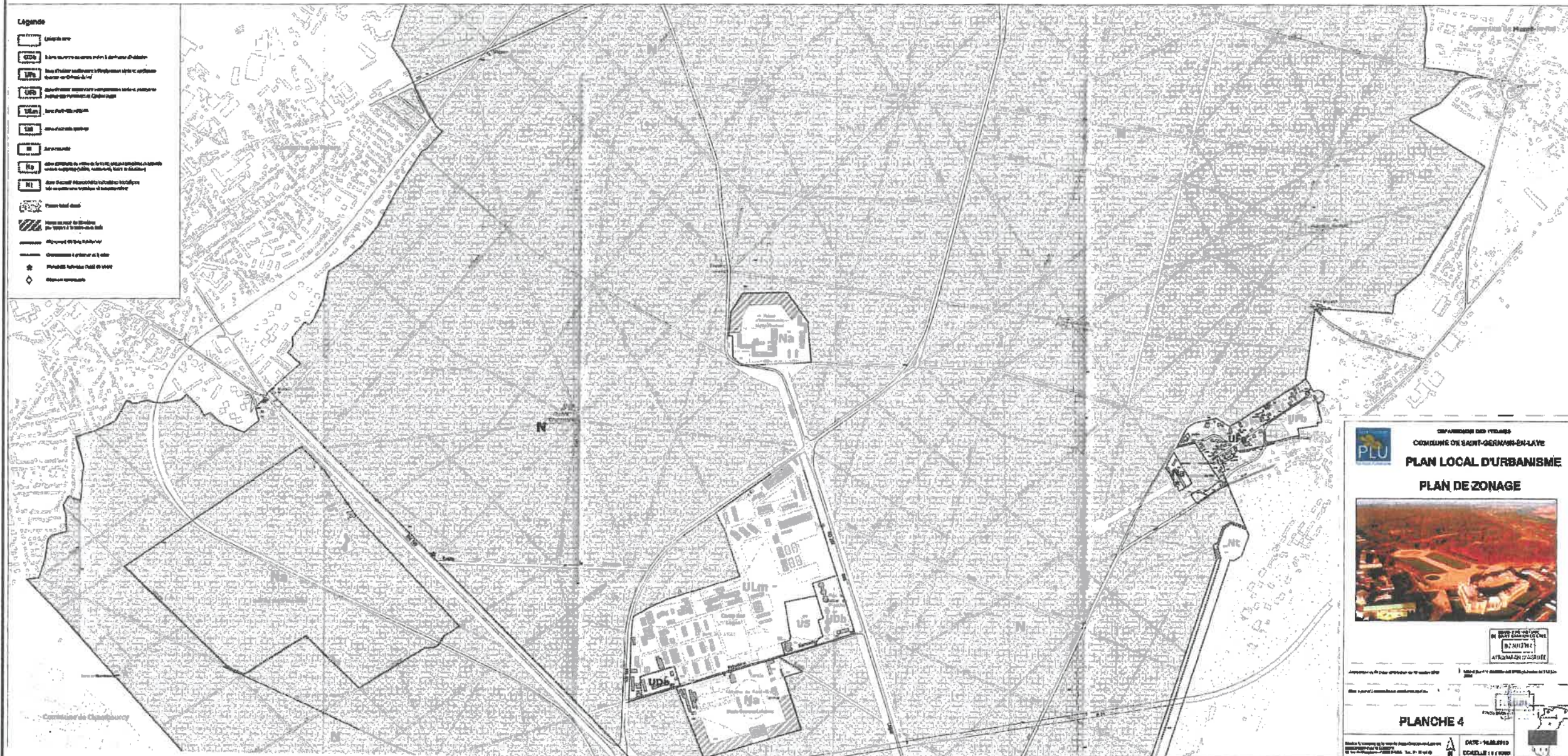
Les planches concernées par l'emprise du projet de Tangentielle Ouest phase 2 sont les planches 4,5 et 6.

Légende

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

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

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




COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
PLAN LOCAL D'URBANISME
PLAN DE ZONAGE



LE MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
 M. [Nom]

PLAN DE ZONAGE
 PLAN LOCAL D'URBANISME

DATE : 2012
 COUVERTURE : 100%

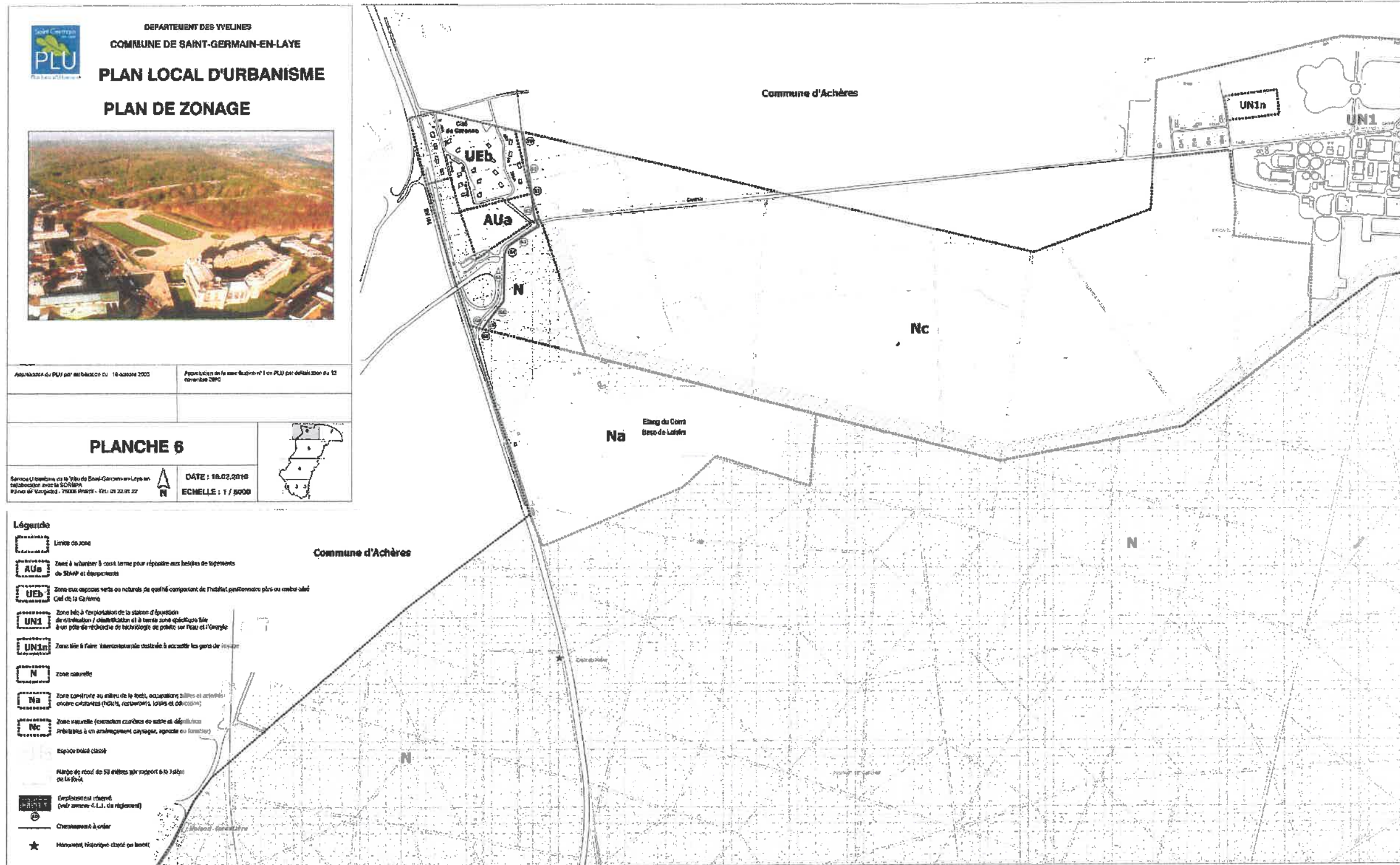
PLANCHE 4

DATE : 2012
 COUVERTURE : 100%

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




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



Pièce J

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

DEPARTEMENT DES YVELINES
COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
**PLAN LOCAL D'URBANISME
PLAN DE ZONAGE**

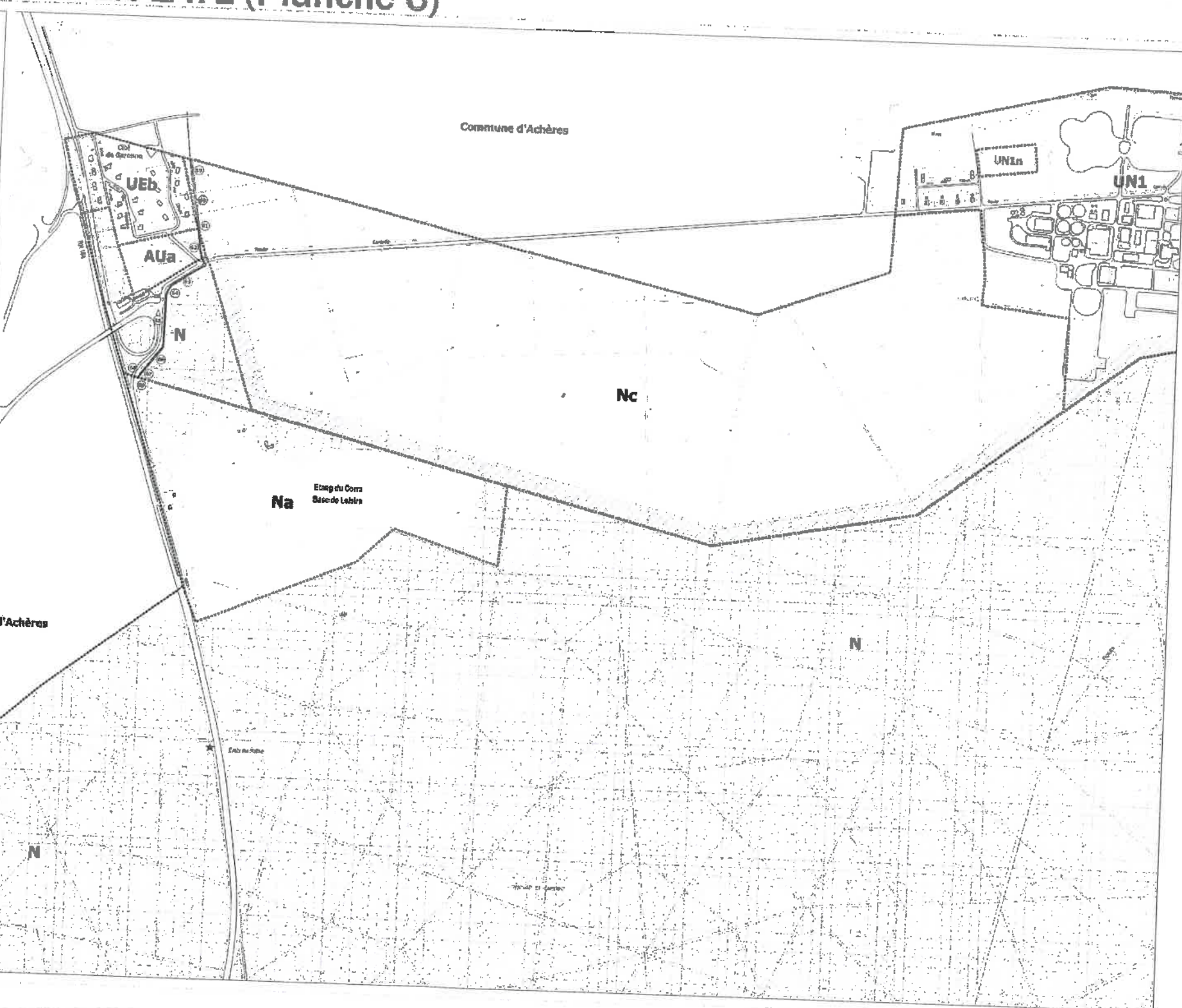


Approbation du PLU par délibération du : 18 octobre 2003
Approbation de la modification n°1 du PLU par délibération du : 22 novembre 2007

PLANCHE 6

Service Urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye
90 rue de Valenciennes - 78200 Paris - Tél. 01 30 81 22

DATE: 19.02.2010
Echelle: 1/6000

- Légende**
- Ligne de zone
 - AUA** Zone à urbaniser à court terme pour répondre aux besoins de logement du SIAAP et équipements
 - UEB** Zone aux espaces verts de qualité comprenant de l'habitat individuel plat ou relief adouci Cité de la Couronne
 - UN1** Zone Née à l'occasion de la création de nouvelles y d'implantation et à savoir zone spécifique liée à un pôle de recherche de technologie de pointe sur l'eau et l'énergie
 - UN2n** Zone Née à l'aire d'activités destinée à accueillir les pays de services
 - N** Zone naturelle
 - Na** Zone construite au milieu de la forêt, occupation bâtie et activités d'usage existantes (pâtis, restaurants, hôtels et écoles)
 - Nc** Zone naturelle (zones de caractère de site et d'occupation) Préservées à un aménagement paysager, agricole ou touristique
 - Espace boisé classé
 - Périmètre de recul de 50 mètres par rapport à la limite du la forêt
 - Emplacement réservé (voir article 4.1.1. du règlement)
 - Cheminement à créer
 - Monument historique classé ou inscrit

ANNEXE N° 3

à l'arrêté portant déclaration d'utilité publique de la phase 2 du projet de Tram 13 express emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères

Document exposant les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet

1 – Présentation du projet

Le projet Tram 13 express (ex Tangentielle Ouest), phases 1 et 2, vise à répondre au déficit structurel du réseau de transport collectif structurant d'Ile-de-France pour les liaisons de banlieue à banlieue.

Ce réseau ferré régional est en effet constitué essentiellement de lignes radiales et il est nécessaire de compléter son offre par la création de liaisons de rocade afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

La première phase du Tram 13 express entre Saint-Germain RER A et Saint-Cyr-l'Ecole RER C consiste en la prolongation de la Grande Ceinture Ouest, actuellement en exploitation. Au Nord, le prolongement s'effectue via une plateforme nouvelle de tramway assurant la correspondance avec la gare Saint-Germain RER et, au Sud, il est réalisé via les emprises ferroviaires existantes et une courte section neuve assurant la correspondance avec la gare Saint-Cyr RER. Ce projet dessert les communes de Saint-Cyr-l'Ecole, Bailly, Noisy-le-Roi, l'Etang-la-Ville, Mareil-Marly, Fourqueux et Saint-Germain-en-Laye. Cette première phase a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 3 février 2014.

La deuxième phase du Tram 13 express, consiste au prolongement du Tram 13 express phase 1, de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères-Ville RER, en passant par Poissy. Initialement, le tracé était situé en grande partie dans la forêt de Saint-Germain et sur sa lisière, il devait desservir deux nouvelles stations, Poissy GC et Achères Ville RER, en correspondance directe avec le RER A et la ligne L du Transilien pour cette dernière.

2 – Enquête publique

Ce tracé a fait l'objet en 2014 d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères et le défrichement.

La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet assorti de quatre 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 ».

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères et sur les défrichements nécessaires.

La maîtrise d'ouvrage a ensuite entrepris des études complémentaires, en réponse à la réserve n° 3, qui ont mené à la proposition d'un tracé alternatif, dit tracé urbain. Ce tracé consiste à quitter les voies de la Grande Ceinture à hauteur de la route des Volières, puis de traverser Poissy en mode tramway via la rue de la Bruyère, la RD 190, le boulevard de l'Europe, la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland et, de retrouver ensuite le tracé initial dans le secteur dit du Chêne Feuillu situé au Sud d'Achères. Ce tracé assure la correspondance avec la gare de Poissy, desservie par le RER A, le RER E (à sa mise en service) et une trentaine de lignes de bus. Il comprend la desserte de quatre nouvelles stations, Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC et Achères-Ville RER.

Ce tracé a fait l'objet, du 8 janvier au 9 février 2018, d'une enquête publique unique complémentaire portant sur les avantages et inconvénients du tracé urbain par rapport au tracé initial du projet Tram 13 express phase 2, entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville, et en particulier sur la déclaration d'utilité publique du tracé choisi et la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec l'opération.

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du tracé urbain du projet, assorti de 6 recommandations :

Recommandation n° 1 : développer une offre de bus renforcée depuis Poissy RER et Achères Ville RER pour desservir les quartiers Sud d'Achères et le Technopôle.

Recommandation n° 2 : mettre en œuvre un aménagement de la station Poissy ZAC permettant le développement ultérieur de nouvelles mobilités.

Recommandation n° 3 : assurer une bonne coordination entre les différents chantiers simultanés allant impacter le territoire.

Recommandation n° 4 : privilégier les modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais.

Recommandation n° 5 : rechercher un itinéraire cyclable complémentaire à celui du boulevard Gambetta à Poissy.

Recommandation n° 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.

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye.

Par ailleurs, dans le cadre du tracé urbain par Poissy, il convient de rappeler qu'une réserve et trois recommandations de l'enquête publique initiale s'appliquent toujours :

Réserve 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°3 : entre Saint-Cyr-l'Ecole et Achères, le parcours se situe actuellement sur deux zones tarifaires ; il conviendra de réexaminer la tarification pour les usagers empruntant uniquement la Tangentielle ;

Recommandation n°4 : les impacts visuels en phase d'exploitation doivent être limités pour les riverains 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.

3 – Déclaration d'intérêt général du projet

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par délibération en date du 11 juillet 2018 :

- a déclaré l'intérêt général du projet de Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville RER, notamment dans son tracé urbain,
- a levé la réserve n° 1 de l'enquête publique initiale, une concertation avec la commune d'Achères et l'aménageur de la ZAC Petite Arche ayant abouti à une meilleure insertion de la station et des espaces publics requalifiés en zone 30 et comprenant l'élargissement du passage sous l'ouvrage avenue de Conflans/rue Camille Jenatzy pour faciliter les cheminements piétons est-ouest ;
- a répondu aux recommandations n°1, 3 et 4 de l'enquête publique initiale ainsi qu'aux 6 recommandations de l'enquête publique complémentaire.
- s'est engagé à respecter les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, tels que décrits dans l'annexe à la délibération 2018-294 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, et à poursuivre cette démarche dans la suite du projet.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont, par courrier du 17 septembre 2018, confirmé leur accord sur les engagements, inhérents à leur périmètre, selon la déclaration de projet du Syndicat des Transports d'Ile-de-France relatifs aux recommandations et réserves des enquêtes publiques initiale et complémentaire.

4 – Principales raisons et considérations sur lesquelles la DUP est fondée

Considérant que le projet Tram 13 express :

- développera les transports en commun dans les Yvelines sur un axe Nord-Sud du département, par un mode fiable et performant, pour répondre aux besoins de déplacement en rocade ;
- améliorera 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 ;
- facilitera 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.

Le tracé urbain du projet Tram 13 express phase 2, objet de l'enquête publique complémentaire unique, permettra en outre de renforcer la desserte de Poissy en proposant des correspondances accrues avec le réseau de transport en commun, par la desserte de Poissy RER (correspondance avec les lignes A et E du RER) et d'une trentaine de ligne de bus.

Malgré un coût d'investissement supérieur, la nature et les caractéristiques essentielles du tracé urbain constituent de meilleures réponses aux objectifs attendus pour l'opération Tram 13 express par rapport au tracé initial, en particulier pour les points suivants :

- améliorer le maillage du réseau de transport collectif, par le biais d'une correspondance dès sa mise en service avec le RER E prolongé à l'Ouest, ainsi qu'avec de nombreuses lignes de bus à Poissy RER. Dans le cadre du tracé initial, la correspondance avec le RER E n'était envisageable qu'à long terme, après création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et d'une gare nouvelle RER E sur le site d'Achères Chêne-Feuillu ;

- faciliter les déplacements entre les pôles d'activité en desservant les pôles d'habitat dans les secteurs résidentiels actuels et futurs de Poissy, notamment la ZAC Rouget-de-Lislé, La Bruyère et Saint-Exupéry et les pôles d'emplois actuels et futurs dans les secteurs de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Au regard du tracé initial, le tracé urbain par Poissy permet d'améliorer fortement l'accessibilité aux zones d'emplois/équipements et résidentielles ;

- le tracé urbain prévoit la création de 4 nouvelles stations contre 2 pour le tracé initial et offre une augmentation de près de 60 % de la fréquentation prévisionnelle (17 000 voyageurs quotidiens attendus sur le tronçon entre Saint-Germain GC et Achères Ville RER contre 10 500 pour le tracé initial) et garantit de meilleurs gains de temps aux usagers par l'augmentation des secteurs desservis et le maillage amélioré avec le réseau de transport collectif.

5 – Conclusion

Le tracé urbain renforce le caractère d'intérêt général du Tram 13 express par rapport à son tracé initial.

En conséquence, les motifs évoqués ci-dessus conduisent à prononcer la Déclaration d'Utilité Publique de la phase 2 du projet Tram 13 express, dans son tracé urbain.

ANNEXE N° 4

à l'arrêté portant déclaration d'utilité publique de la phase 2 du projet de Tram 13 express emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères

MESURES À LA CHARGE DES MAÎTRES D'OUVRAGE DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE, ET MODALITÉS DE SUIVI ASSOCIÉES

La présente annexe présente, par grandes thématiques, pour la phase travaux et pour la phase exploitation, les mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

PHASE TRAVAUX

1 - Organisation générale du chantier

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- occupation des sols par les emprises travaux
- perturbation des accès aux équipements, zones d'activités ...
- perturbation des déplacements routiers
- dégradation possible du mobilier urbain et des arbres à conserver
- effets cumulés (bruit, déplacements ...) du fait de la réalisation simultanée de plusieurs projets

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

- Travaux préparatoires : organisation de réunions de coordination et de concertation avec les concessionnaires de réseaux.
- Travaux en section courante : phasage des travaux par secteur et par tronçon tenant compte des contraintes existantes.
- Traversées de carrefours : travaux réalisés autant que possible en demi-carrefour
mise en place de voies de contournement
maintien de la signalisation ou renforcement
- Accès riverains : maintien ou rétablissement des accès riverains. Si besoin, mise en place de passerelles

mise en place d'information régulière auprès des riverains pour les informer de l'avancement des travaux.

- Mobilier urbain et arbres : protection physique du mobilier urbain et des arbres à conserver
démontage du mobilier urbain si nécessaire
- Période de travail : respect des jours et horaires légaux de travail, sauf dérogation
- Prise en compte des chantiers connexes : coordination des travaux entre les différents maîtres d'ouvrage concernés, avec un planning spatio-temporel et un principe d'organisation des flux de circulation sur un périmètre élargi dès les études détaillées puis à les actualiser au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Co-activité avec le projet de tramway contrôlée par le coordonnateur de sécurité.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à désigner un responsable OPC (Ordonnancement, Planning, Coordination) afin de renforcer la coordination, et à élaborer un phasage performant des travaux.

- Emprises travaux : restitution et remise en état des emprises travaux
accès garanti pour les services de secours en tout point du chantier

2 – Sécurité et hygiène

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- risques de confrontation entre les engins de chantier, la circulation générale et la circulation piétonne
- accès au chantier (entrées et sorties) pouvant être rendus glissants
- salissures des voies publiques

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- Sécurité : délimitation des bases chantier par rapport aux zones de travaux : séparations physiques, signalisation etc.
Accès balisés et protégés pour les véhicules et piétons à toutes les propriétés riveraines maintenus.
Protection des points de passage dangereux, le long et à la traversée des voies de communication, par des garde-corps provisoires ou tout autre dispositif approprié ;
- Salubrité : nettoyage régulier du chantier et de ses abords
aucun dépôt de matériaux en dehors des emprises du chantier

3 – Approvisionnement chantier – Gestion des déchets

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- création de déchets de chantier (matériaux, déblais...)

- nuisances telles que le bruit, les rejets de polluants atmosphériques, causés par les transports de déchets de chantier

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- stockages de déchets réalisés à l'écart des sites sensibles ;
- élimination des déchets ; acheminement vers des filières de valorisation ou d'élimination
- les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier et privilégier l'utilisation de modes alternatifs à la route (par voie fluviale ou par voie ferroviaire) pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais.

4 – Information des riverains et des usagers

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- travaux dont l'emprise, la nature, la durée et les conséquences seront variables d'un secteur à l'autre
- aspect multiforme du chantier nécessite une information adaptée aux différents cas de figure

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- organisation de réunions publiques d'information
- mise en place d'un portail internet spécifique
- mise en place d'une signalétique avec une identité visuelle propre au chantier du Tram 13 express
- mise en place de supports d'informations écrits
- mise en place d'une information renforcée en phase travaux pour informer les riverains de l'avancement des travaux

5 - Relief

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- terrassement (déblais/remblais, création et suppression de talus) importants modifiant localement le relief du site
- reprise des voiries et modification d'ouvrages existants

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- recherche de l'équilibre remblai/déblai

- lorsque cela sera possible, les matériaux seront réutilisés
- les terres susceptibles d'être polluées seront triées et isolées pour analyse complémentaire. En cas de pollution, elles seront acheminées vers des filières adaptées

6 - Géologie – Géomorphie - Géotechnique

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- impact des couches superficielles qui s'appliquent toutefois à des zones déjà très remaniées
- si les caractéristiques mécaniques du sol ne sont pas assez connues, les fondations sont susceptibles d'être établies sur des couches insuffisamment stables pour le soutien des ouvrages d'art

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- l'étude géotechnique réalisée permettra de préciser les caractéristiques mécaniques du sol pour pouvoir adapter les fondations des ouvrages (profondeur, nombre des pieux, etc...)

7 - Eaux superficielles

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- effets à nuancer du fait de la reprise, en partie, d'infrastructures routières et ferroviaires
- augmentation des débits et volumes d'eau ruisselée liées notamment au compactage ou à l'imperméabilisation, même temporaire, des sols, et au nouveau cheminement de l'eau ou encore à la concentration du rejet
- eaux de ruissellement du chantier chargées en matières en suspension et fines
- risque de coulées de laitances de béton, hydrocarbures, bentonites, produits chimiques : peintures, solvants, traitements divers ou de tout autre produit polluant
- rejet des eaux de pompage des fouilles (si nécessaire), notamment dans le secteur de Poissy selon le niveau de la nappe affleurante
- de par les impacts évoqués ci-dessus, la phase chantier peut induire une dégradation accidentelle des conditions écologiques des milieux naturels.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- organisation en préalable des travaux et en prévention de toute pollution accidentelle d'un plan d'organisation et d'intervention
- en cas de déversement accidentel, le réseau global de collecte des eaux de chantier devra être obturé au niveau de l'exutoire des bassins de traitement afin d'éviter toute transmission vers le réseau communal ou le milieu naturel

- les blocs sanitaires des installations de chantier seront équipés de traitement chimique ou raccordés au réseau.

8 - Eaux souterraines

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- effets à nuancer du fait de la reprise, en partie, d'infrastructures routières et ferroviaires
- terrassements peu profonds non susceptibles d'affecter l'écoulement des eaux souterraines
- les forages effectués pour la mise en place des fondations des ouvrages d'art, ne sont, a priori, pas de nature à modifier les caractéristiques des écoulements des eaux au regard de l'étendu de la nappe souterraine
- les impacts sont globalement les mêmes que pour les eaux superficielles qui s'infiltrent ensuite dans le sol puis le sous-sol
- en cas de proximité de la nappe d'eau souterraine avec la surface, la mise en contact des eaux souterraines avec celles de surface, au cours des travaux de terrassement ou de fondation, peut induire un risque accru de pollution par transfert de polluants du sol vers les nappes d'eau

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- d'une manière générale, les mesures mises en place pour les eaux superficielles permettent d'éviter les impacts sur les eaux souterraines
- la pose de piézomètres sera effectuée dans le cadre des investigations géotechniques. Les données qui en ressortiront seront prises en compte dans les phases d'études ultérieures
- une étude hydrogéologique sera élaborée dans les études ultérieures afin de caractériser précisément les impacts du projet sur les eaux souterraines
- les remblaiements seront réalisés avec des matériaux inertes
- les aires d'entretien des engins de chantier ainsi que les installations provisoires seront localisées en dehors des zones où la nappe présente un aléa qualifié de « fort à sub-affleurant »
- les forages établis dans le cadre des fondations n'auront pas vocation à prélever des eaux souterraines et seront établis de manière à éviter tout transfert d'eau superficielle dans les eaux souterraines

9 - Eau potable

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- l'impact sera sensible en ce qui concerne les terrassements qui seront toutefois peu profonds dans le secteur des captages d'eau pour l'Alimentation en Eau potable d'Achères (lieu-dit le Montsouris)
- dévoiements ou interruption de certains réseaux d'adduction d'eau potable ou d'assainissement

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les mesures citées dans les lignes « eaux superficielles » et « eaux souterraines » de la présente synthèse, permettront d'éviter tout impact sur les captages AEP
- une étude hydrogéologique permettant de s'assurer que le projet n'aura pas d'incidence sur le captage sera réalisée
- Les coupures d'alimentation en eau potable resteront très ponctuelles et de courte durée. Une information des riverains sera effectuée en amont

10 - Besoin en eaux de chantier

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- les besoins d'eau du chantier seront relatifs à la fabrication de béton en grande partie, l'arrosage des pistes pour éviter la diffusion de poussières et le nettoyage des engins

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- une moindre utilisation de la ressource en eau sera recherchée en phase Avant-projet et précisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique le cas échéant

11 - Compatibilité avec le SDAGE

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- les impacts soumis aux prescriptions du SDAGE sont ceux présentés dans les parties « eaux superficielles », « eaux souterraines », « eau potable et assainissement », « besoin en eaux de chantier » de la présente synthèse

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les mesures apportées pour les parties « eaux superficielles », « eaux souterraines », « eau potable et assainissement », « besoin en eaux de chantier », de la présente synthèse, répondent aux objectifs du SDAGE

12 - Risques naturels

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- risques indirects sur l'environnement dus à des conditions climatiques exceptionnelles
- pas de risque sismique et risque retrait-gonflement des argiles nul à faible
- les défrichements et dessouchage pourront engendrer la formation de poches molles
- le tracé n'est pas concerné par une zone du PPRi de la vallée de la Seine, en revanche des zones de remontées de nappe sont identifiées au droit du tracé. Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, d'éventuels impacts pourraient être constatés notamment lors de travaux de terrassement
- présence d'anciennes carrières souterraines au niveau de la zone de transition au sud de Poissy

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- consultation des services d'alerte météorologiques pour stopper le chantier en cas d'intempérie prévue
- gestion des eaux limitant le risque de pollution et d'inondation par ruissellement
- des études piézométriques permettront d'apporter des compléments d'informations pour mieux gérer les préconisations à apporter
- décapage de la terre végétale afin d'éviter tout tassement futur ou de prévenir les effondrements dus aux dessouchages
- élaborer les constructions nouvelles avec des fondations spéciales
- les études de sols et géotechniques permettront de définir les caractéristiques du sol et les mesures à mettre en place

13 - Habitats naturels

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- destruction boisement d'habitat Chênaie et de chênaie-Charmaie
- destruction des végétations ouvertes des voies du secteur Sud
- risque de dégradation lors des travaux pour les habitats hors emprises du projet (risque accidentel (pollution aux hydrocarbures, déplacement de fines lors des terrassements...) ou récurrent, par dépôt de poussières lors des passages notamment)

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- limitation des emprises travaux par balisage du chantier
- mise en place de procédures de sécurité environnementale pour limiter les effets de dégradation des milieux
- la recolonisation naturelle herbeuse entre le ballast et les talus boisés sera favorisée afin de limiter l'impact sur les végétations des voies ferrées
- compensation forestière dont les principes sont présentés en partie suivante « Impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en Laye : défrichement »

14 - Flore

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- destruction de stations d'espèce à enjeu notamment la Drave des murailles protégée d'enjeu majeur, mais également du Sénéçon visqueux, du Géranium pourpre, de la linare couchée, de la molène à fleurs denses et de la digitale pourpre pour lesquels les impacts sont faibles à modérés
- présence d'espèces exotiques envahissantes (Sénéçon du cap, Buddleia, Robinier, Mahonia...) qu'il conviendra de traiter pour limiter leur développement sur des espaces nu ou peu végétalisés
- risque de dégradation lors des travaux pour les espèces hors emprises du projet (dégagement de poussières, etc.)

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- limitation des emprises travaux par balisage du chantier
- mise en place de procédures de sécurité environnementale
- favoriser la recolonisation naturelle herbeuse
- lutte contre la prolifération des espèces invasives avec prise en compte préalablement aux premiers travaux

15 – Faune (et habitats)

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- risque de destruction d'individus (Oiseaux, reptiles, insectes, mammifères) au droit des emprises
- risque de destruction d'habitats naturels (sites de nidification et des zones d'alimentation) et donc de perturbation du cycle de vie des espèces concernées
- dérangement en période de travaux (bruit, présence humaine, durée du chantier) à nuancer de par la présence importante d'activités humaines dans l'aire d'étude

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- limitation des emprises travaux par balisage du chantier
- adaptation du planning travaux : il s'agit essentiellement de réduire les impacts direct sur la faune par la réalisation des opérations de débroussaillage des espaces boisés ou arbustifs avant la période de nidification des oiseaux
- adaptation du planning de travaux
- création d'habitats de substitution
- favoriser la recolonisation naturelle herbeuse
- la phase de chantier fera l'objet d'une assistance et d'un contrôle par un ingénieur écologue, afin de s'assurer du respect des mesures mises en place

16 - Impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye : défrichement

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- impacts sur les boisements : Trois secteurs sont concernés par des défrichements : la zone de transition au sud de Poissy (environ 0,4 ha avec 0,3 ha supplémentaires de forêt nécessaires à la phase chantier sans pour autant que la vocation forestière à terme ne soit mise en cause), le secteur nord de Poissy au droit du Clos Saint-Germain jusqu'au franchissement du Groupe V (Réseau Paris Saint Lazare – Le Havre) (environ 1,1 ha défriché) et le secteur entre Poissy et Achères depuis le franchissement du Groupe V jusqu'à la limite communale d'Achères (environ 5,2 ha)
- impact sur les espèces protégées : la destruction d'environ 7 ha de boisement entraîne la destruction d'espèces floristiques, et à la perte d'habitat pour les espèces faunistiques
- impact sur la forêt domaniale : la déclaration d'utilité publique constitue l'une des trois dispositions dérogoratoires à l'inaliénabilité des forêts domaniales. La forêt de Saint Germain-en-Laye étant une forêt domaniale, propriété de l'Etat, l'acquisition des emprises pour le projet doit nécessairement faire l'objet d'un échange foncier entre Île de France Mobilités et l'Etat

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- réduction au maximum des emprises projets nécessaires
- reboisement des emprises nécessaires uniquement aux travaux pour conservation de la destination forestière du site
- restitution du chemin d'entretien de l'Office National des Forêts
- les arbres non impactés à proximité des emprises chantiers seront protégés lors de la phase travaux
- compensation sur les boisements : les maîtres d'ouvrage du projet Tram 13 express phase 2 s'engagent à rechercher prioritairement un reboisement au sein de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, en suivant les prescriptions de la DRIAAF et de l'ONF
- les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier, en concertation avec les acteurs concernés, le reboisement du site des anciens champs d'épandage au Nord de la forêt de Saint-Germain pour les compensations au titre des défrichements du projet Tram 13 express Phase 2
- compensation sur les espèces protégées : les maîtres d'ouvrage s'engagent à sécuriser avec l'appui d'un opérateur de compensation spécialiste en biodiversité et en gestion forestière, des parcelles permettant de créer, de restaurer ou de réhabiliter un milieu favorable aux espèces impactées par le projet, à hauteur d'une vingtaine (20) hectares d'habitats forestiers
- compensation foncière : les maîtres d'ouvrage privilégient un échange foncier. Cette solution dépend toutefois de sa faisabilité dans un délai donné. Une acquisition sous DUP pourrait être réalisée, en cas de difficulté. Le tracé présenté à l'enquête publique initiale impactait 5,2 hectares sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Cet impact a fait l'objet d'un projet de compensation foncière mutualisé avec la phase 1 : acquisition du bois de la Duchesse à Bonnelles et de parcelles complémentaires adjacentes.

Pour le tracé urbain de Poissy un impact foncier supplémentaire est nécessaire. Une recherche active a été engagée pour rechercher des solutions de compensation complémentaires, respectant les critères d'éligibilité posés par les services de l'Etat

17 - Projets d'urbanisation

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- interférences avec les autres projets situés à proximité directe (Projet Lisière Pereire, ZAC Rouget de-Lisle, pôle multimodal de Poissy, prolongement du RER E à l'ouest, ZAC Petite Arche) : impacts notamment liés à l'approvisionnement des chantiers et aux nuisances cumulées des chantiers vis-à-vis du voisinage (notamment le bruit)

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- coordination avec les communes et les aménageurs afin de réaliser une organisation des travaux harmonisée avec les autres chantiers

18 - Population et habitat : commodité de voisinage

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- les travaux sont une source de nuisances sur le cadre de vie (impact sur l'ambiance acoustique, impact sur la qualité de l'air, génération de vibrations) et les déplacements urbains et les accès riverains, notamment sur les secteurs urbains de Poissy et d'Achères

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- se reporter aux parties « Organisation des déplacements et offre de transport », « Cadre de vie » et « milieu naturel » en phase travaux de la présente annexe

19 - Grandes zones d'emplois et activités économiques

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- création/ maintien d'emplois dans les entreprises de BTP
- perturbations temporaires courtes pour les accès aux commerces et locaux situés à proximité du chantier. On note tout particulièrement, le secteur urbain de Poissy (commerces et activités le long de la RD 190 et zone industrielle PSA) et d'Achères dans une moindre mesure
- gêne pour les usagers des commerces
- la période des travaux peut induire des difficultés pour assurer les livraisons des activités riveraines

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- maintien des flux de circulation autant que possible

- si nécessaire, mise en place d'itinéraires de déviation
- assurer le maintien des espaces piétons vers les commerces, l'accessibilité aux activités économiques riveraines
- information continue et mise en place d'une signalétique
- si les mesures prises pour limiter l'impact négatif sur les commerces s'avéraient insuffisantes, il pourra être mis en place un système d'indemnisation en faveur des commerçants

20 - Risques technologiques et industriels

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- pas de risque technologique lié à une installation classée pour la protection de l'environnement (y compris avec l'usine PSA Peugeot Citroën, ICPE la plus proche du tracé)
- interface avec les transports de matières dangereuses
- l'interface avec des sites et sols pollués peut occasionner un rejet de polluants sous forme de poussière dans le milieu ambiant malgré des traitements du sol pour dépollution. Il s'agit des friches industrielles aux abords de la ZAC Rouget-de-Lisle qui, par le passé, a vu plusieurs exploitations polluantes en activités (Oxymine, Perfect Circle, Refinal, Wattelez)

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- itinéraire de substitution mis en place pour les transports de matières dangereuses / convois exceptionnels (en concertation avec la commune de Poissy notamment, les gestionnaires de la voirie et les services instructeurs)
- étude de pollution et terres contaminées envoyées en filière de traitement ou élimination
- des études de pollution de sol (carottages) ont été menées en parallèle des études géotechniques. Elles alimenteront les études d'avant projet à venir

21 - Activités agricoles et sylvicoles

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- La forêt étant exploitée par l'ONF, l'impact sur la sylviculture se définit en termes d'accès et de défrichement.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- accès maintenus par des aménagements provisoires afin de ne pas perturber le déroulement des activités sylvicoles
- échanges avec l'ONF afin de réduire au maximum les impacts sur l'emprise travaux en forêt et donc sur l'activité sylvicole

- les impacts sur le défrichement et les mesures compensatoires associées sont présentés dans le paragraphe milieu naturel

22 - Occupation du sol, impact foncier et bâti

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- des parcelles privées seront impactées par le projet, notamment sur le secteur urbain de Poissy et dans une moindre mesure à Achères mais également en forêt de Saint-Germain-en Laye. Ces effets pourront intervenir de manière temporaire ou de manière permanente lorsque les parcelles se situent sur les emprises même du projet
- l'insertion du projet dans Poissy nécessitera en particulier des acquisitions foncières et bâties
- emprises de chantiers éventuelles sur espaces privés

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les études d'insertion ont privilégié au maximum la préservation des parcelles privées bâties ou non par l'analyse de nombreuses variantes d'insertion. Île-de-France Mobilités recherchera également des méthodes d'optimisation des emprises de manière à réduire au maximum l'impact du projet
- les emprises nécessaires seront acquises par voie amiable de façon préférentielle ou par expropriation, après enquête parcellaire
- en amont de l'enquête parcellaire et tout au long du projet, les maîtres d'ouvrage poursuivront la concertation, avec les propriétaires impactés par des acquisitions foncières, au fur et à mesure de l'avancement des études ; Les maîtres d'ouvrage réaliseront un diagnostic précis de l'état actuel des propriétés, afin de pouvoir évaluer précisément les impacts du projet. Notamment l'accès aux parcelles et/ou aux maisons, les places de stationnement, les clôtures, les aménagements de jardin, le bruit, etc.
- en fonction de chaque situation, les maîtres d'ouvrage étudieront en lien avec les propriétaires concernés les solutions adaptés pour les travaux de reconstitutions riveraines, financés par le projet : rétablissement de l'accès à la parcelle / maison, restitution de place de stationnement, rétablissement de clôture, réaménagement de jardin, etc

23 - Principaux équipements publics et établissements sensibles

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- impact temporaire sur les conditions accès aux grands équipements notamment sur le secteur urbain de Poissy (établissements scolaires principalement)
- impact temporaire et faible sur les conditions accès aux autres équipements situés à distance des travaux du fait des reports de trafics (déviation...)

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- attention particulière portée à la desserte des différents équipements en concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie
- maintien et sécurisation des accès aux équipements
- mesures relatives aux nuisances acoustiques traitées dans la partie cadre de vie

24 - Activités de loisirs

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- modification des accès aux activités de loisirs situées à proximité des travaux
- impact temporaire sur la qualité de l'air

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- maintien des accès existants autant que possible. Si besoin, mise en place d'axe de déviation

25 - Golf de Saint-Germain-en-Laye

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- impact potentiel sur l'activité du golf

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- pas de modification des accès du golf
- dialogue continu avec le golf avant et pendant le chantier

26 - Réseaux

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- les travaux préparatoires concernent notamment les déviations de certains réseaux enterrés et aériens.
- une procédure bien spécifique applicable aux projets de tramway est respectée pour le dévoiement des réseaux ou leur approfondissement
- planification des différentes interventions

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- gestion en amont des interfaces avec les concessionnaires réseaux et repérage des réseaux
- protection des réseaux en place et de leurs dispositifs d'exploitation, si nécessaire en cas d'une impossibilité de dévoiement de par la dimension du réseau concerné.
- mise en place d'une coordination avec les concessionnaires et les aménageurs urbains des projets connexes pour identifier de manière exacte les réseaux qui n'auront pu être évités
- respect des servitudes et distances de sécurité et mise hors tension des réseaux lors des interventions

27 - Patrimoine historique et culturel

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- après saisine, l'ABF a conclu que les installations projetées ne sont pas situées à proximité des monuments historiques recensés et n'auront pas d'impact visuel sur ces derniers

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- l'Architecte des Bâtiments de France sera associé au suivi des diverses phases d'études
- les installations de chantiers seront les plus éloignées des potentielles perspectives
- recouvrement des installations, si besoin

28 - Sites archéologiques

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- le Service Régional de l'Archéologie (SRA) a déterminé que compte tenu de la localisation et de la nature des travaux, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique
- potentielles découvertes fortuites

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- communication d'un plan détaillé des travaux aux organismes concernés par cette thématique
- arrêt des travaux en cas de découverte fortuite

29 - Tourisme

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- impacts liés essentiellement aux conditions d'accès et de circulation pour atteindre la forêt de Saint Germain-en-Laye et sur les chemins de randonnée notamment mais au sein du golf également

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- maintien des accès aux sites touristiques et des itinéraires de randonnée, plan de circulation

30 - Paysage

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- la phase de travaux génère un aspect peu valorisant et provoque indirectement une baisse d'attractivité du site (sites naturels, centre-ville, etc.)
- entre Poissy et Achères Ville et entre Saint-Germain GC et Poissy, l'impact est amoindri par le caractère ferroviaire des sites concernés en forêt ainsi que par la végétation très dense qui permet d'occulter les travaux
- le principal impact indirect sur le paysage émergeant de la phase chantier est lié à l'attractivité des sites naturels. En effet, une transformation des perspectives paysagères peut conduire à une désaffection du public entraînant de ce fait une diminution de la fréquentation de l'espace paysager concerné

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- aires de chantiers localisées au maximum loin des sites ayant un intérêt paysager particulier
- organisation rationnelle du trafic
- possibilité de mise en place de palissades de qualité, soin dans l'organisation et la signalisation (mesure intégrée au DCE des entreprises chantier)
- signalétique didactique sous forme de panneaux permettant aux usagers et visiteurs de connaître le pourquoi et le comment des aménagements, la durée du chantier
- mise en place de protections sur les arbres et le mobilier urbain
- coupe des arbres hors saison printanière
- les maîtres d'ouvrage imposeront des mesures aux entreprises à travers les marchés travaux et s'attacheront à contrôler leur respect durant le chantier. Aucune charte n'est prévue à ce jour mais les maîtres d'ouvrage s'engagent à imposer un niveau de qualité maximal pour la tenue du chantier

31 - Déplacements des usagers du réseau viaire

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- effets sur les conditions de circulation

- certaines voies de circulations seront perturbées temporairement à Poissy ainsi que la route du Clocher d'Achères à Saint-Germain-en-Laye ou la rue Camille Jenatzy et l'avenue de Conflans à Achères
- la circulation des piétons sera également affectée par la réalisation des ouvrages

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- dans la mesure du possible, les travaux s'effectueront par demi chaussée
- mise en place d'une information préalable portant sur l'organisation des travaux et de la circulation
- nettoyage des voies pour limiter les nuisances
- les conditions de déplacement et d'accès des véhicules et engins de secours seront maintenues tout au long des travaux
- la coordination des maîtres d'ouvrages et des gestionnaires de voirie sera maintenue, et renforcée afin de coordonner les différentes interventions en phase travaux sur le réseau routier. La concertation avec les services de secours concernés se poursuivra pour améliorer la compatibilité des aménagements avec la circulation des véhicules de secours

32 - Transport et approvisionnement des matériaux

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- circulation de poids-lourds liés au chantier induisant une hausse du trafic
- poids-lourds pouvant constituer une gêne, voire un sentiment d'insécurité
- dommages susceptibles sur les voiries empruntées par ces poids lourds

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- mise en place d'un plan de circulation
- mise en place d'une signalétique appropriée
- interruptions temporaires de circulations sur certains axes pour permettre le transit des transports de matériaux
- nettoyage des voiries souillées
- remise en état des voiries éventuellement endommagées
- les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier et privilégier l'utilisation de modes alternatifs à la route (par voie fluviale ou par voie ferroviaire) pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais

33 - Transports en commun

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- Réseau ferré :

des circulations du RER A et du Transilien (ligne L et J) lors des travaux de création de voies en parallèle jusqu'à Achères Ville et depuis le passage ou la RD30 jusqu'au franchissement du Groupe V
ralentissement potentiel des circulations en gare d'Achères
interruption potentielle des circulations

- Réseau bus :
conditions de circulation dégradées sur les axes routiers en travaux
arrêts supprimés

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- maintien des circulations ferroviaires et circulation bus autant que possible
- maintien des accès aux gares
- maintien le plus possible des services à leur niveau habituel
- phasage des travaux afin de les réaliser aux périodes de moindre impact, respect de la réglementation et des contraintes SNCF
- mise en place d'itinéraires bis pour les TC et d'arrêts provisoires sécurisés et accessibles aux PMR
- définition d'un plan de circulation des transports en commun
- mise en place d'un système d'information des usagers
- mise en place de moyen de transports équivalents de substitution au besoin

34 - Stationnements

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- impact temporaire et limité aux zones de travaux sur les places de stationnement privées ou publiques
- occupation temporaire de places de stationnements existantes par les employés du chantier

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- maintien autant que possible des accès aux parkings privés et publics
- proposition de places de substitution, si possible
- mise en place de places de stationnement pour les employés du chantier au sein des aires de travaux

35 - Circulations douces

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- perturbation des circulations douces au sein des secteurs affectés par les travaux (secteurs urbains notamment)
- la réalisation de travaux à proximité des passages à niveaux pourrait entraîner une fermeture temporaire de ceux-ci

- perturbation de nombreux chemins et routes existants en forêt de Saint-Germain-en-Laye

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- maintien des circulations existantes dans la mesure du possible
- modifications des cheminements piétons signalées et sécurisées. Les revêtements, même provisoires, seront réalisés sans trous/plateiages disjoints et dénivellations traitées par rampes
- mise en place de clôtures pour séparer les flux piétons et automobiles

36 - Qualité de l'air

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- émissions de poussières lors des décapages ou de la mise en œuvre des matériaux, émissions de gaz d'échappement, envol de poussière par roulage sur les pistes et par l'utilisation de matériels
- émissions pouvant : constituer une gêne
- rejets de CO2 dans l'atmosphère et gaz à effet de serre
- surémissions de gaz à effet de serre induites par les reports de trafic

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- prise en compte des conditions météo
- bâchage des aires de stockages de matériaux
- brûlages de matériaux et déchets interdits
- arrosage des aires de chantier en cas de temps sec
- limitation des opérations de chargement/déchargement de matériaux par vents forts
- limitation des vitesses de circulation sur le chantier

37 - Ambiance sonore

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- nuisances sonores du fait des circulations d'engins de chantier et de l'utilisation de certains matériels

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- respect de la législation en vigueur sur les heures de travail, les émissions sonores des engins de chantier
- éloignement des équipements de sites sensibles
- limitation des vitesses de circulation sur le chantier

- capotage du matériel bruyant

38 - Vibration

Impacts temporaires directs et indirects liés aux travaux :

- gêne par perception auditive des vibrations réémises par les structures, qui est de toute évidence la plus faible
- gêne par perception tactile directe
- risque de dommage qui dépend de façon étroite, non seulement de l'amplification des vibrations et de leur fréquence, mais également de la nature et de l'état de la construction

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- réalisation d'un état des lieux préalable aux travaux sur les bâtis à proximité et susceptibles de subir des dommages. Des référés préventifs pourront être effectués avant le démarrage des travaux et permettront de faire constater l'état initial des équipements et bâtis environnants
- mise en place de témoins de suivi des fissures existantes si nécessaire, voire de capteurs de vibrations
- contrôle périodique sur les bâtiments
- réparation ou dédommagement mis en œuvre en cas d'impact sur le bâti
- Suite au démarrage des travaux, des mesures sont mises en œuvre pour limiter la gêne pour les riverains et pour protéger les équipements environnants. Le cas échéant, des mesures de suivi pourront être mises en place

PHASE EXPLOITATION

1 – Eaux superficielles

Impacts permanents :

- le projet n'intercepte aucun cours d'eau
- les surfaces imperméabilisées créées seront situées au niveau des nouvelles sections de voies en forêt contiguës au RER A entre Poissy et Achères, la zone de transition au sud de Poissy et la zone de raccordement à la Grande Ceinture au nord de Poissy
- système de traction électrique peu polluant avec une pollution chronique marginale (poussière métallique, sable sur les zones de freinage)
- diminution indirecte de la pollution routière liée à une moindre utilisation de la voiture particulière du fait de la mise en place du projet
- risque de pollution accidentelle minime voire nul et pollution saisonnière liée au désherbage faible de par la prise en compte des évolutions des techniques de

6 – Faune

Impacts permanents :

- baisse d'utilisation de la zone ou risque de collisions Cloisonnement de population

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les talus ne seront pas boisés afin de décaler l'effet de lisière en dehors des espaces perturbés par les tram trains
- clôture perméable à la petite faune
- suivi des compensations écologiques annuel pendant 10 ans réalisé en phase d'exploitation du Tram 13 express Phase 2 pour notamment vérifier la fréquentation des habitats de substitution par la faune et la perméabilité des clôtures
- transmission d'un rapport à la DRIEE avec indicateur de suivi de la réalisation et de l'efficacité des mesures

7 – Grandes zones d'emplois et d'activités économiques

Impacts permanents :

- amélioration globale de l'offre de transport ainsi que du cadre de vie
- amélioration de la desserte des pôles d'activités et de leur liaison entre eux
- desserte du centre-ville de Poissy et accompagnement du développement économique de la zone d'étude

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- le projet ayant globalement des impacts positifs sur les activités économiques, aucune mesure compensatoire ne paraît nécessaire

8 – Risques technologiques et industriels (transports de matières dangereuses, risques technologiques et sites et sols pollués)

Impacts permanents :

- Le tracé du Tram 13 express phase 2 intercepte la RD 190 susceptible d'être empruntée par des convois exceptionnels et des transports de matières dangereuses
- réintégrer de manière positive dans la ville de l'ancien site industriel de Poissy par l'arrivée du Tram 13 express et du quartier Rouget-de-Lisle

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- Il pourra être mis en place des Plans Locaux Marchandises Dangereuses (PLMD)
- Des investigations spécifiques en phase travaux permettront, si un danger de pollution des sols, pour les usagers ou les agents, est identifié, de mettre en place toutes les mesures pour qu'il n'y ait pas de risques sanitaire ou environnemental lors de l'exploitation

9 – Activités agricoles et sylvicoles

Impacts permanents :

- aucune terre agricole n'est impactée par le projet
- la forêt étant exploitée par l'ONF, l'impact sur la sylviculture est équivalent à l'impact sur la surface de forêt défrichée

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les emprises concernées par le défrichement seront compensées dès la phase travaux. Ces mesures sont présentées à la thématique « Impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye : défrichement » dans la partie I « phase travaux » de la présente annexe

10 – Activités de loisirs

Impacts permanents :

- perturbation potentielle de l'ambiance des sites de loisirs. En milieu urbain, l'effet usuel des projets de transport ne peut être évité mais l'impact est non significatif au vu du trafic routier créant déjà une ambiance dégradée

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- pour la partie forestière au sud, le Tram 13 express est situé dans une voie encaissée et est bordé de talus ce qui en diminue fortement l'impact acoustique et visuel, réduisant de fait l'impact sur l'ambiance générale des sites de loisirs. Dans la partie forestière au nord, le Tram 13 express longe les voies ferrées existantes et s'insère dans la forêt ce qui n'entraîne que peu d'impact supplémentaire par rapport à l'existant

11 – Golf de Saint-Germain-en-Laye

Impacts permanents :

- Cheminement des golfeurs et des engins d'entretien perturbés par la mise en service des tram-trains sur la Grande Ceinture

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- création de deux ouvrages piétons sous la voie
- aménagements à mettre éventuellement en œuvre sur les deux ouvrages d'art existants aux extrémités du golf pour sécuriser les franchissements
- grillage de type terrain de tennis pour protéger les balles de golf
- mise en place de panneaux d'information et de prévention

12 – Réseaux

Impacts permanents :

- le projet tiendra compte des servitudes relatives à la présence des canalisations électriques, de gaz et d'eau qui imposent notamment le libre passage et l'accès réservé pour permettre la pose, l'entretien et la surveillance des installations
- la surcharge générée par l'infrastructure et le passage de tram-train est susceptible d'endommager les réseaux souterrains s'ils ne sont pas déviés

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- principes de déviation des réseaux appliqués lors de la phase travaux

13 – Déchets liés à l'exploitation de la ligne

Impacts permanents :

- La fréquentation du Tram 13 express phase 2 entrainera une pollution indirecte par la production de déchets

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- poubelles de collecte des déchets recyclables
- évacuation des déchets vers les filières adaptées relevant du service public

14 – Patrimoine historique et culturel (Monuments historiques, sites inscrits et classés

Impacts permanents :

- Après saisine, l'ABF a conclu que les installations projetées ne sont pas situées à proximité des monuments historiques recensés et n'auront pas d'impact visuel sur ces derniers

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- l'insertion paysagère du projet sera précisée au cours des phases d'études détaillées en concertation avec l'ABF, puis mise en œuvre lors de la phase des travaux

15 – Tourisme

Impacts permanents :

- impact de deux chemins de randonnée

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- restitution des chemins de randonnées en limite de projet

16 – Paysage

Impacts permanents :

- l'identité visuelle positive sur l'ensemble de la ligne du Tram 13 express
- les effets concentrés sur une faible bande de covisibilité, excepté au droit de certaines places ou squares ou au niveau des voies SNCF qui ouvriront les perspectives. Les ouvertures paysagères urbaines devront être travaillées pour mettre en avant l'aspect esthétique de la ligne.
- l'intégration urbaine des stations, de la LAC, du centre de maintenance urbain
- la coupe d'arbres le long du projet
- la perte d'espaces boisés dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- tout au long du tracé du Tram 13 express Phase 2, il sera recherché une insertion qualitative du tram-train dans son environnement et plus particulièrement dans le paysage urbain. Île-de-France Mobilités, sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, désignera un groupement de maîtrise d'œuvre comprenant un architecte paysagiste qui sera chargé de la conception paysagère du tracé urbain. Ainsi, les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier des mesures d'insertion paysagère en concertation avec les collectivités et propriétaires concernés et en veillant à leur compatibilité avec

- les besoins d'exploitation du Tram 13 express, notamment en matière de maîtrise de la végétation aux abords des voies ferrées
- la coupe des arbres devra être faite en période automnale pour éviter un impact trop fort sur le paysage
 - mise en place d'une plateforme végétalisée lorsqu'elle n'est pas susceptible d'être piétinée
 - continuités végétalisées sur les talus conservées autant que faire se peut
 - le traitement architectural et paysager du projet doit permettre de rendre positif l'impact visuel des secteurs de raccordement. En parallèle les mesures de compensation visant à reboiser évoquées dans la partie milieu naturel, ont vocation à rétablir certaines perspectives boisées ou végétalisées
 - compensation forestière en forêt de Saint-Germain par des travaux de reboisement
 - les maîtres d'ouvrage s'engagent à compenser leur impact sur les arbres urbains à raison d'un arbre replanté pour un arbre impacté. La localisation des restitutions et la nature des essences replantées restera à étudier finement dans les études détaillées

17 – Déplacements des usagers du réseau viaire

Impacts permanents :

- amélioration des conditions de déplacement par la diminution induite du nombre d'usagers de la route
- modification des conditions de circulation et du plan de circulation sur les axes routiers
- les échanges avec la DDT 78 ont permis de statuer sur le passage des convois exceptionnels les plus imposants en dehors des heures de fonctionnement du Tram 13 express ou de l'utilisation d'un itinéraire alternatif (RN184/RD308)

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les études de trafic menées en 2016 ont permis de sélectionner le scénario d'aménagement le plus favorable au maintien de la circulation dans des conditions se rapprochant au maximum du scénario fil de l'eau en 2025.
Les mesures pour cet impact sont donc directement intégrées au projet.
- la concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie se poursuivront dans les phases d'études détaillées afin d'affiner le plan de circulation. Par ailleurs, la concertation avec les services de secours concernés se poursuivra pour améliorer la compatibilité des aménagements avec la circulation des véhicules de secours

18 – Transports en commun

Impacts permanents :

- développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux
- amélioration du maillage du réseau de transports en commun
- déplacements vers les pôles d'activités facilités
- proposition d'une alternative à l'utilisation de la voiture particulière
- gain de temps pour les utilisateurs actuels des transports collectifs
- meilleure accessibilité aux usagers PMR
- amélioration de l'intermodalité aux pôles gare de Poissy RER et Achères Ville RER disposant d'offres de transport important

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- une restructuration globale du réseau de bus pour assurer une complémentarité de desserte avec le Tram 13 express sera engagée dans les phases d'études ultérieures
- les usagers actuels des bus dans le secteur d'étude seront informés de la restructuration du réseau qui accompagnera la mise en service du projet Tram 13 express
- à l'horizon du Tram 13 express, Île de-France Mobilités s'engage à réétudier la desserte en transport collectif des secteurs du Technoparc et du Sud d'Achères, en concertation avec les collectivités locales, dans le cadre de la réorganisation du réseau bus
- Île-de-France Mobilités s'engage à affiner, au cours des études détaillées, l'aménagement de la station Poissy ZAC et de ses abords pour permettre d'assurer une intermodalité efficace entre l'ensemble des modes de transport, y compris les nouvelles mobilités et offrir des liaisons complémentaires avec l'offre de service développée sur le Tram 13 express

19 – Parc-relais et stationnements

Impacts permanents :

- respect des règles de stationnements PMR
- un stationnement privé impacté au niveau du poste GRT gaz sur la rue de la Bruyère
- suppression de certaines places de stationnement public

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- une partie des emplacements de stationnement supprimés seront restitués lors de la mise en œuvre du projet
- le projet s'insère dans une démarche de développement des transports en commun pour créer une liaison entre les pôles générateurs de déplacements et participer à une utilisation de l'offre de stationnement cohérente et raisonnée
- des solutions de restitution de stationnement public seront précisées en phases ultérieures en concertation avec les collectivités concernées

20 – Modes actifs et desserte du territoire

Impacts permanents :

- un total de 10 000 emplois et 27 000 habitants desservis
- desserte efficace du territoire via une aire d'influence de 500m à 1 km
- prise en compte des modes de déplacements actifs en créant des espaces dédiés à ce mode de déplacement
- les passages à niveau seront supprimés avec la création d'aménagements de franchissement étudiés dans les études ultérieures

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- l'accessibilité du quartier à l'Est de la gare d'Achères Ville (ZAC Petite Arche) sera améliorée car les conditions d'accès pour les piétons sous l'ouvrage seront reprises (élargissement de l'ouvrage à 21,5m)
- création d'itinéraires cyclables continus le long des voiries réaménagées par le projet. En cas d'impossibilité d'insertion ou de problématique de sécurité, les continuités resteront assurées par des itinéraires alternatifs cohérents. C'est notamment le cas du Boulevard de l'Europe existant sur lequel il n'est pas prévu d'itinéraires cyclables. Ils seront aménagés sur le Boulevard Robespierre et le Boulevard de la Paix, dans la continuité de l'itinéraire cyclable prévu dans la ZAC Rouget de Lisle, permettant de développer un axe cyclable sécurisé reliant les quartiers Saint-Exupéry et Rouget de Lisle au centre-ville de Poissy

21 – Qualité de l'air

Impacts permanents :

- le projet Tram13 express apportera, bien que mesurée, une amélioration de la qualité de l'air locale supplémentaire dans le domaine d'étude

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- les effets du projet étant globalement positifs, aucune mesure n'est nécessaire

22 – Ambiance sonore et lumineuse - vibrations et électromagnétisme

Impacts permanents :

- trois habitations exposées à des valeurs de bruit supérieures aux seuils réglementaires en phase permanente suite au doublement de la fréquence de passage des tram-trains sur le tronç commun
- le tracé alternatif par Poissy du Tram 13 express ne génère aucun dépassement des seuils réglementaires à l'exception du Clos St Germain situé à l'extrémité Est de la Rue Adrienne Bolland ; en effet, sur ce secteur, les habitations situées en deuxième ligne sont plus exposées qu'en situation initiale, du fait de la suppression de la première ligne d'habitations qui joue un rôle d'écran acoustique vis-à-vis des voies ferrées
- concernant l'ambiance lumineuse, sur la séquence RFN en forêt de Saint-Germain-en-Laye, l'impact est ponctuel, temporaire et rapidement atténué par la forêt dense. Sur la partie urbaine, le projet n'aura que peu d'impact sur les espaces urbains déjà éclairés. Au nord du tracé entre Poissy et Achères, le Tram 13 express est contiguë aux voies existantes déjà ouvertes à la circulation commerciale et n'apportera donc que peu d'effets supplémentaires

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

- adaptation du type de pose de voie en fonction de la distance du bâtiment à la ligne de tramway :
 - plateforme au-delà de 12m des façades de bâtiment : pose classique
 - plateforme entre 12 et 7m des façades de bâtiment : pose intermédiaire (-10 dB)
 - plateforme à moins de 7m des façades : pose sur dalle flottante (- 20 dB)
- mise en place de protections acoustiques au droit des habitations exposées à des valeurs de bruit supérieures aux seuils réglementaires en phase permanente. Les mesures de protection précises seront déterminées au cours des études détaillées
- des relevés, après mise en exploitation de la ligne, seront également réalisés pour vérifier le bon respect des seuils. Le cas échéant, des aménagements complémentaires pourront être mis en place

MODALITÉS DE SUIVI DES MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET SUR SON ENVIRONNEMENT

Les maîtres d'ouvrage assureront le suivi des mesures prévues ci-dessus et décrites dans l'étude d'impact, leurs réponses à l'autorité environnementale et à la commission d'enquête initiale et complémentaire selon la méthodologie explicitée ci-dessous.

L'opération fera l'objet de réunions techniques régulières associant les différents intervenants sur le projet, incluant notamment les financeurs, les collectivités locales, et les porteurs de projet connexes. Des réunions bilatérales avec les élus des collectivités concernées seront également organisés à chaque phase de l'opération.

La concertation et l'information de proximité auprès des riverains sera maintenue tout au long de l'opération, en amont et au cours de la phase travaux. En complément des réunions de concertation organisées spécifiquement par le projet Tram 13 express phase 2, les maîtres

d'ouvrage pourront intervenir de manière ponctuelle aux réunions de quartier qui sont organisées localement dans les communes concernées par le projet.

L'ensemble des instances de suivi et de concertation du projet seront des lieux privilégiés de suivi continu de la mise en œuvre des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur son environnement.

Par ailleurs, l'instruction des procédures postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique (Dossier loi sur l'eau, défrichement, procédure CNPN...) permettra, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact afin de préciser et compléter les engagements pris par les maîtres d'ouvrage.

En phase travaux :

Un point d'avancement des mesures « ERC » sera réalisé avant le démarrage des travaux générant des impacts sur l'environnement.

Les mesures prévues en phase travaux indiquées dans la présente annexe (et plus globalement dans l'étude d'impact initiale et complémentaire, ainsi que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à l'autorité environnementale et à la commission d'enquête initiale et complémentaire) seront regroupées dans une démarche de qualité environnementale s'apparentant à un cahier des bonnes pratiques de chantier. Les obligations des entreprises vis-à-vis des nuisances liées à l'exécution des travaux seront définies dans une Notice Environnement. Un Plan d'Assurance Environnement sera mis au point par les entreprises et soumis à l'acceptation du maître d'œuvre avant le démarrage des travaux.

En phase exploitation :

Plusieurs modalités de suivi sont envisagées en phase d'exploitation : contrôle des ouvrages, contrôle par un écologue, échanges avec le territoire, ...

Le suivi des mesures de compensations écologiques se fait sur une période de 10 ans à fréquence annuelle, conformément à la réglementation, pour notamment vérifier la fréquentation des habitats de substitution par la faune et la perméabilité des clôtures et leur état général. Chaque campagne fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à la DRIEE.

Enfin, un comité régulier sera mis en place afin de suivre l'exploitation de la ligne, notamment sur les parties urbaines. Ce comité pourra aborder également les différentes thématiques d'actualité liées au suivi des mesures « ERC ».