

DEPARTEMENT DES YVELINES

COMMUNES DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, POISSY ET ACHERES

TANGENTIELLE OUEST PHASE 2
Tangentielle Ouest Saint-Germain-Grande Ceinture/
Achères-Ville RER

Enquête publique unique 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
et le défrichement

CONCLUSIONS ET AVIS

Paris, le 29 septembre 2014

Commission d'enquête :

Présidente : Marie-Claire EUSTACHE

Membres titulaires : Georges-Michel BRUNIER et Philippe GUIDEE

Membres suppléants : Gilles DAVENET et Gilles GOMEZ

Paris, le 29 septembre 2014

DOCUMENT 2**TABLE DES MATIERES**

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE	5
<i>Objet de l'enquête unique</i>	5
<i>Le cadre juridique de l'enquête unique</i>	5
Le contexte	5
Les textes applicables	8
<i>Description sommaire du projet</i>	11
Les acteurs du projet.....	11
Présentation de l'opération.....	12
Les caractéristiques du projet :	13
DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	17
<i>Désignation de la commission d'enquête</i>	17
<i>Arrêté Préfectoral</i>	17
<i>Durée initiale de l'enquête unique</i>	17
<i>Prolongation de la durée de l'enquête unique</i>	17
<i>Registres d'enquête</i>	17
BILAN DES OBSERVATIONS	18
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	18
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments</i>	18
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	18
<i>Bilan global</i>	18
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	19
ENQUETE PREALABLE A LA DUP	19
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	19
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	20
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DUP	23
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	25
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA	
COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	25
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	25
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	26

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	27
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	28
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE POISSY	28
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	28
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	29
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE POISSY	30
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	31
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'ACHERES	31
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	31
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	32
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'ACHERES	33
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	34
ENQUETE DEFRICHEMENT	34
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	34
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	35
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DEFRICHEMENT	36

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Objet de l'enquête unique

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

- **La déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville ;
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes de Saint-Germain-en-Laye, de Poissy et d'Achères, en application des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme ;
- **L'autorisation de défrichement**, au titre des articles L.341-1 et suivants du code forestier.

Dans le cadre de la procédure d'expropriation, une enquête parcellaire sera ouverte ultérieurement par arrêté préfectoral.

Par ailleurs, une enquête « loi sur l'eau », relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique sera également engagée ultérieurement.

Le cadre juridique de l'enquête unique

Le contexte

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

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

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

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

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

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

La Tangentielle Ouest est confirmée dans la stratégie de planification régionale : la réalisation de la

TGO phase 1 et son prolongement sont inscrits au plan de mobilisation regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020.

Les prolongements de la TGO à Cergy et Versailles sont eux inscrits à l'horizon 2030.

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

La loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris

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

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

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

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

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

Le Nouveau Grand Paris rassemble les projets visant à :

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

A ceci s'ajoute :

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

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

Les CDT

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

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

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

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

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

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

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

Confluence.

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

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

Le Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2000-2006 et le CPER 2007-2013

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

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

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

Un protocole Etat/région signé le 19 juillet 2013 confirme le financement de l'Etat et de la Région Ile-de-France. La mise en service de la Tangentielle Ouest est indiquée à l'horizon 2017 pour la première phase et à l'horizon 2020 pour la seconde.

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

Il s'agit pour la Région Ile-de-France et le Conseil Général des Yvelines de soutenir l'effort pour un développement durable et solidaire du territoire francilien, dans le cadre du CPER 2007-2013.

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

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

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

Le dossier d'enquête présente le PDUIF datant de 2000.

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

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

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

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

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

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

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet

équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9]
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3]
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6]
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2]
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5]
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en oeuvre du PDUIF (pas d'actions)
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3]

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

Les textes applicables

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La mise en œuvre de l'opération Tangentielle Ouest phase 2 nécessite des acquisitions foncières pouvant amener à des expropriations, le cas échéant. C'est ainsi que l'enquête publique conduite est celle préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui est régie par les articles L.11-1 et suivants et R.11-1 et suivants du Code de l'expropriation.

Une évaluation socio-économique obligatoire

Conformément au décret n°84-617 du 17 juillet 1984 modifié, pris en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération (projet d'infrastructure de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714,39 €), elle est soumise aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel.

Un projet soumis à étude d'impact

L'article L122-1 du code de l'environnement précise que « les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

L'article R122-2 du code de l'environnement et son annexes, quant à eux, précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas. L'opération Tangentielle Ouest est bien soumise à étude d'impact.

Cette étude d'impact, codifiée par l'article R122-5 du code de l'environnement, permet, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- d'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement,

- d'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions,
- d'informer le public et de recueillir ses observations.

Par ailleurs, selon l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976, relative à la protection de la nature (désormais codifié aux articles L.122-1 à L.122-3 du Code de l'Environnement), l'étude d'impact est la règle et la dispense l'exception pour les travaux et projets d'aménagements entrepris par une collectivité publique, ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation.

Le contenu de l'étude d'impact est réglementairement défini, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'Environnement, relatif aux études d'impact.

Conformément à l'article R. 112-3 du Code de l'Environnement, cette étude présente successivement :

- **un résumé non technique** de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.
- **une analyse de l'état initial du site et de son environnement**, à l'intérieur de l'aire d'étude retenue, afin de cerner tous les effets significatifs du projet sur les milieux naturel et humain,
- **les raisons pour lesquelles**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, **le projet présenté a été retenu**,
- **une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement**. Cette prévision des impacts doit rester la plus factuelle possible. Cette détermination initiale doit être complétée par une appréciation de l'importance des impacts, en fonction de la vulnérabilité des milieux concernés comme l'irréversibilité de leurs effets et de l'existence de moyens propres à en limiter les conséquences,
- **les mesures envisagées par le Maître d'Ouvrage** ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
- **une analyse des méthodes utilisées** pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation,

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement précise notamment que « *les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages.* »

Un projet soumis à enquête publique

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement, une enquête publique est requise, conformément aux articles L123-2 et R123-1 du code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du code de l'environnement.

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

En application des articles L123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

Conformément à l'article L123-16 du code de l'urbanisme « *la déclaration d'utilité publique (...) d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

- *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 ;*
- *L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de*

l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L123-6, du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. »

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique des trois communes concernées ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (DDT) et les communes et sont joints et ils ont fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint organisée par le préfet dans le cadre de la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme en application de l'article L123-16 du code de l'urbanisme.

Une enquête « Autorisation de défrichement »

Cette procédure est menée au titre des articles L341-1 et suivants du code forestier s'agissant d'une opération qui nécessite le défrichement d'espaces boisés. Cette enquête publique fait également partie du présent dossier d'enquête unique.

L'avis de l'autorité environnementale

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

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

Les mesures de concertation mises en œuvre

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

- 3 réunions publiques ont été réalisées dans les villes traversées par cette seconde phase : le 17/04/2013 à Achères, le 23/04/2013 à Poissy et le 16/05/2013 à Saint-Germain-en-Laye
- Une information déployée sur différents supports :
 - Une lettre d'information du projet traitant des objectifs et caractéristiques du projet TGO dans son ensemble avec un focus sur la concertation de la phase 2, diffusée à 42 500 exemplaires : en boitage dans l'ensemble des 3 villes traversées par la phase 2, 3 700 exemplaires dans les « panneaux-totems dans les 9 communes concernées par le projet TGO phase 1 et 2 et 2 300 exemplaires distribuées aux partenaires du projet, à plusieurs entreprises du territoire et lors des réunions publiques
 - Un dépliant synthétique avec des cartes T portant plus spécifiquement sur la phase 2 et des modalités de concertation (dates des réunions publiques, information et participations possibles), distribué à 13 900 exemplaires sur le territoire du projet : 8 000 exemplaires sur les marchés et gares des 3 villes concernées, 4 100 exemplaires sur les panneaux-totems des 9 villes du projet et 1 800 distribués aux partenaires du projet, plusieurs entreprises du territoire et lors des réunions publiques
 - Des « panneaux-totems » installés dans différents lieux publics mettant à disposition les documents d'information ci-dessus : 13 panneaux ont été ainsi placés dans les 9 communes concernées par l'ensemble du projet TGO, 3 dans les locaux de la maîtrise d'ouvrage (STIF, SNCF et RFF) et un panneau mobile pour les réunions publiques
 - Un site Internet dédié au projet : www.tangentielleouest.fr ouvert dès avril 2013 permettant la diffusion d'une information complète sur le projet TGO dans son ensemble. Dans le cadre de la concertation, un téléchargement de l'ensemble des

documents disponibles (DOCP, outils d'information, carte du projet...) . Le site propose également une Foire aux Questions (FAQ) permettant de répondre aux questions les plus fréquemment posées

- Des affiches ont également été réalisées et diffusées aux partenaires, communes, dans les réseaux de bus des communes concernées, aux entreprises et dans les gares d'Achères-ville et de Saint-Germain-en-Laye
- Le public a également pu apporter des contributions au projet par le biais des outils suivants :
 - Un site Internet dédié, offrant la possibilité de déposer un avis
 - Des urnes sur des panneaux-totems permettant de déposer un avis
 - Des cartes T détachables intégrées au dépliant et à la lettre d'information, facilitant l'envoi d'un avis écrit sans frais.

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

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

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

Description sommaire du projet

Les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par trois entités différentes :

- le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) : maître d'ouvrage de la nouvelle section urbaine (rames circulant en mode tramway) de la future station Achères-Chêne-Feuillu jusqu'au terminus d'Achères-Ville ; et coordinateur de l'ensemble du projet.
- RFF (Réseau Ferré de France) : maître d'ouvrage des investissements à réaliser sur les voies existantes de la Grande Ceinture entre Saint-Germain GC et Achères-Chêne-Feuillu (rames circulant en mode train).
- SNCF : maître d'ouvrage des travaux de modernisation des gares et de la maintenance et l'entretien du matériel roulant.

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

Maîtrise d'œuvre

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

Autres intervenants

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

- les villes d'Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, sur le territoire desquelles est située la phase 2 objet de l'enquête ;
- les départements des Yvelines et du Val-d'Oise ;
- les communes situées dans le périmètre du CDT Confluence Seine Oise ;
- la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ;
- le pôle urbain Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines.

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

Présentation de l'opération

La Grande Ceinture



Source : SNCF IGP

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

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

Longue de 9 km, cette section a une faible fréquentation

compte tenu de la population desservie ;

Son extension au Sud et au Nord et son maillage avec le réseau existant sont nécessaires pour réaliser un axe Nord Sud desservant le département des Yvelines.

La Tangentielle Ouest

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

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

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

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

La première phase

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

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

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

Le 3 février 2014 la première phase a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par Monsieur le Préfet des Yvelines. La mise en service de la première phase est prévue pour 2017.

La mise en service de la première phase est prévue pour 2017.

La deuxième phase, objet de l'enquête publique

Dans le prolongement de la première phase, la deuxième phase relie Saint-Germain GC à Achères-Ville, en passant par Poissy GC. Elle est située sur la quasi-totalité de son parcours dans la forêt de Saint-Germain ou sur sa lisière.

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

Développements futurs

La Tangentielle Ouest a vocation à relier, à terme, le pôle urbain Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines à l'agglomération de Cergy-Pontoise.

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

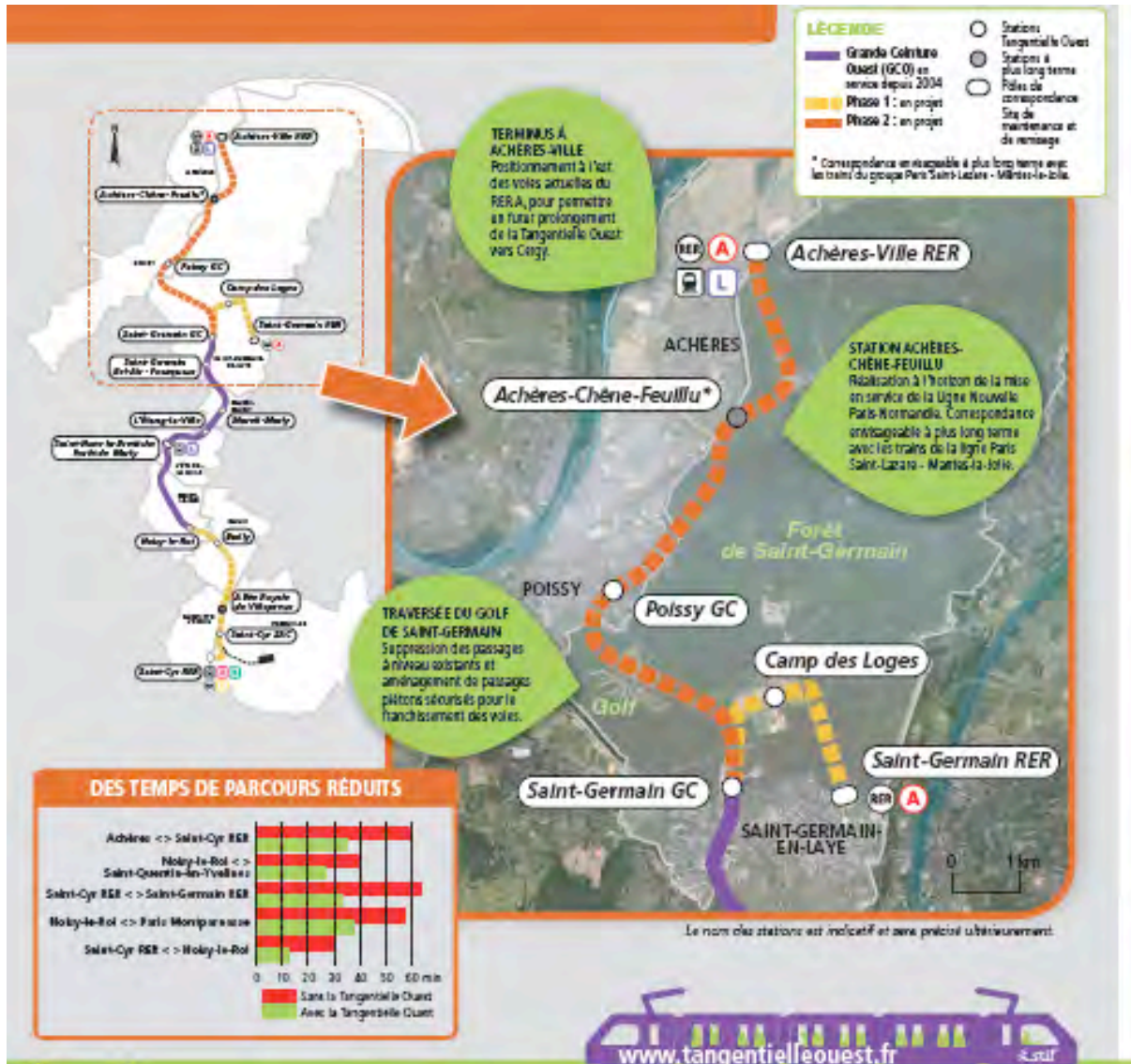
Au Sud, les études préliminaires ont fait apparaître d'importantes difficultés techniques et de coût qui ne permettent pas de proposer un tracé et un calendrier pour cette extension.

Les caractéristiques du projet :

Le tracé

De Saint-Germain GC à Poissy GC le tracé emprunte en mode train l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture ; il est entièrement situé en forêt et traverse le golf de Saint-Germain, dont les parcours sont situés de part et d'autre de la voie qu'ils traversent par des passages à niveau.

La station Poissy GC est située au voisinage immédiat de l'ancienne gare de la Grande Ceinture.



extrait du dépliant réalisé par la maîtrise d'ouvrage à l'occasion de l'enquête publique

De Poissy GC au site de Chêne-Feuille le tracé se poursuit en mode train sur la voie ferrée.

Il longe dans un premier temps à Poissy un secteur habité en lisière puis pénètre en forêt.

Le projet prévoit la création d'une nouvelle station Achères-Chêne-Feuille, destinée à assurer la correspondance avec la future ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) ; seuls les travaux conservatoires sont prévus à ce stade du projet.

Entre Achères-Chêne-Feuille et Achères-Ville le tracé est situé sur une nouvelle plateforme à créer à coté des voies du RER A ; il passe sous ces voies à l'entrée d'Achères pour rejoindre la station terminus.

Cette station Achères-Ville est située sur l'avenue de Conflans, à coté de la gare existante d'Achères RER.

Ouvrages à réaliser

Les travaux nécessaires à la réalisation de la phase 2 comprennent :

- les travaux préparatoires : installations de chantier, défrichage, terrassements, voies d'accès ;
- la remise en état de la voie du réseau ferré existante, de Saint-Germain GC à Achères-Chêne-Feuille ;
- la création d'une nouvelle plateforme parallèle au réseau RER existant d'Achères-Chêne-Feuille à Achères-Ville ;

- la création d'une section de transition permettant de passer du réseau ferré au tronçon de type urbain ;
- la création ou modification d'ouvrages d'art, et la mise à jour de passages à niveau ;
- les ouvrages nécessaires au franchissement des voies
- la construction de deux nouvelles stations : Poissy GC et Achères-Ville ;
- les travaux conservatoires nécessaires pour la construction de la future station Achères-Chêne-Feuillu ;
- les équipements d'exploitation : alimentation électrique, signalisation, ...

Ne font pas partie du projet :

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

Le chantier

Il est prévu d'implanter 2 bases travaux, faisant également office de bases vie, d'une surface de 1 200 m² au voisinage des stations de Poissy GC et d'Achères-ville.

Le chantier se situant pour l'essentiel sur une emprise ferroviaire existante, ou en forêt pour la section urbaine, devrait impacter de manière limitée des espaces publics ; toutefois il ne pourra éviter d'être à l'origine de nuisances temporaires pour les riverains : bruit, vibrations, poussières, circulation de poids lourds et d'engins de chantier, ..., de troubles pour la faune, ou de dégradations pour la végétation.

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

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

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

Calendrier prévisionnel de réalisation et financement du projet

Le calendrier prévisionnel enveloppe, à l'issue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, est le suivant :

- 2015 - 2016 : Etudes d'avant-projet
Projet
Enquêtes publiques complémentaires (parcellaire, loi sur l'eau,...)
Permis de construire
- 2017 - 2019 : Travaux
- 2019 : Essais et mise en service

Coût et financement du projet

Estimation du coût

En l'état actuel du projet, son coût est estimé à 103 000 000 € HT, hors matériel roulant ; ce montant comprend les études, les acquisitions foncières, les travaux, la mise en service et une provision pour aléas.

Financement

Trois entités se partagent le financement du projet :

- l'Etat, au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du protocole du 19 juillet 2013 avec la Région Ile-de-France.
- la Région Ile-de-France, dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines ;
- le département des Yvelines.

Le financement du matériel roulant, non inclus dans le budget indiqué ci-dessus, sera assuré par le STIF.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

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

Compte tenu de la réutilisation d'une infrastructure ferroviaire préexistante, les modifications apportées aux PLU sont limitées.

Saint-Germain-en-Laye :

- En zone N, réduction de la surface des espaces boisés classés, qui passent de 3459 ha à 3453,2 ha ; cette modification apparaît sur le plan de zonage.
- Il n'y a pas de modification du règlement et des emplacements réservés.

Poissy

- Intégration du projet dans le rapport de présentation et le PADD.
- Modification du règlement des zones UCa et UPa, pour autoriser les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public liés aux transports en commun et leurs ouvrages annexes, ainsi que les affouillements et les exhaussements du sol liés aux projets de transport en commun
- Il n'y a pas de modification des emplacements réservés et des espaces boisés classés.

Achères

- Intégration du projet dans le rapport de présentation.
- Modification de l'article 2 du règlement des zones UW et UY par la mention : les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leurs ouvrages annexes.
- Il n'y a pas de modification d'emplacements réservés ; il n'y a pas d'espace boisé classé.

Défrichement

Le projet rend nécessaire des défrichements en forêt de Saint-Germain.

Sans avoir établi de dossier spécifique relatif à cette procédure, la Maîtrise d'ouvrage a demandé que l'enquête commune tienne lieu d'enquête préliminaire à la demande d'une autorisation de défrichement. La surface à défricher pour la phase 2 du projet est de 5,8 ha ; il est rappelé que, pour la phase 1 du projet, les défrichements représentent 2,5 ha.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande présentée le 7 mai 2014 par Monsieur le Préfet des Yvelines, le Président du Tribunal Administratif de Versailles a désigné le 14 mai 2014 (référence n° E14000031 / 78) une commission d'enquête composée de Marie-Claire EUSTACHE comme Présidente, Georges-Michel BRUNIER et Philippe GUIDEE comme titulaires et Gilles DAVENET et Gilles GOMEZ comme suppléants.

Arrêté Préfectoral

Arrêté préfectoral du 15 mai 2014, prescrivant l'enquête publique unique en vue de la réalisation de la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain Grande Ceinture / Achères-Ville RER, 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,
- et le défrichement.

Durée initiale de l'enquête unique

Selon l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014, elle devait se dérouler du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014, durant **30 jours consécutifs**.

Prolongation de la durée de l'enquête unique

Une prolongation de 11 jours a été sollicitée auprès Monsieur le Préfet des Yvelines en date du 27 juin 2014, suite à la réception du courrier de Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines demandant de réétudier une solution alternative au tracé ferroviaire pour privilégier un tracé urbain sur Poissy. L'enquête s'est ainsi achevée le 26 juillet 2014, pour une durée globale de **41 jours consécutifs**.

Un arrêté portant prolongation d'enquête a été pris le 30 juin 2014 par Monsieur le Préfet des Yvelines

Registres d'enquête

Un total de 10 registres d'enquête (5 à Saint-Germain-en-Laye, 3 à Poissy et 2 à Achères) ont été utilisés pour les 3 lieux d'enquête. Ils comportaient chacun 24 feuillets, numérotés de 1 à 24, paraphés par un membre de la commission d'enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

BILAN DES OBSERVATIONS

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la réception le 28 juillet des registres d'enquête par la commission et remis aux maîtres d'ouvrage le 6 août 2014. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du dépouillement exhaustif des 121 observations et courriers déposés pendant l'enquête publique.

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments

Les maîtres d'ouvrage ont rédigé puis communiqué le 16 septembre 2014 un mémoire en réponse aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête.

Un complément d'information a été sollicité auprès de la maîtrise d'ouvrage lors de la remise du mémoire en réponse et transmis à la commission d'enquête le 24 septembre 2014.

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

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

Bilan global

L'enquête s'est déroulée sans incident notable et dans des conditions globalement satisfaisantes, les soucis de mise à disposition décalée des panneaux et dépliants demandés par la commission et de prolongation s'étant rapidement solutionnés, comme le relai d'information concernant la prolongation de l'enquête unique la fermeture de deux lieux d'enquête le dernier samedi matin de la prolongation.

L'affluence a été importante plus spécifiquement les samedis matins et modérée les autres jours.

Plusieurs associations ont procédé activement à l'examen du dossier.

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

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

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la déclaration d'utilité publique mis à l'enquête, complet, quoique dense et d'un abord difficile pour le public, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu (sous réserve des remarques faites) étaient conformes aux textes en vigueur ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ;
- Une prolongation de 11 jours de la durée initiale d'enquête publique a été décidée pour permettre au public et à la commission d'enquête d'appréhender au mieux la suite donnée à la demande exprimée par le Président du Conseil Général des Yvelines d'une étude complémentaire pour un tracé urbain sur Poissy.

Sur le fond de l'enquête

En préalable, la commission d'enquête entend ne pas prendre en compte dans cette analyse deux points particuliers :

- elle s'interroge sur l'opportunité de la future station d'Achères-Chêne-Feuillu, tout en reconnaissant qu'en l'état actuel du dossier les mesures conservatoires projetées sont d'un coût raisonnable à l'échelle du budget global ;
- elle constate que les élus des trois communes concernées expriment sur ce projet des positions divergentes, voire, sur certains points, contradictoires, sans doute consécutives au courrier du président du Conseil Général des Yvelines envoyé en début d'enquête et demandant de réétudier le tracé urbain sur Poissy.

La commission d'enquête considère les différents éléments suivants :

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

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

s'inscrivent dans les différents documents de planification nationale et régionale, en particulier : la loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris, le Contrat de Développement Territorial (CDT) Confluence Seine-Oise, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2007-2013 et le Contrat Particulier Région – Département (CPRD) 2007-2013.

L'analyse bilancielle ci-dessous a pour objet d'apprécier l'acceptabilité du projet.

- **Les éléments en faveur du projet sont les suivants :**
 - il s'agit indiscutablement d'un projet présentant un intérêt public en réalisant, dans la grande couronne à l'Ouest du Grand Paris Express, un axe Nord Sud indispensable pour relier les pôles urbains de Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise, tout en assurant le maillage avec les pénétrantes parisiennes ;
 - il respecte les dispositions des différents documents de planification nationale et régionale et emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux ;
 - le tronçon soumis à l'étude d'impact est le prolongement naturel de la phase 1, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et sa mise en œuvre apparaît ainsi indispensable à la cohérence globale de cette tangentielle ;
 - le projet soumis à enquête a bien été conçu en vue de son prolongement vers Cergy , l'implantation prévue en gare d'Achères-Ville facilitant la mise en œuvre de la phase 3;

- le parcours utilise, sur sa plus grande partie, une infrastructure existante en site propre, la Grande Ceinture, garant:
 - d'une insertion optimale dans son environnement naturel et urbain ;
 - d'un fonctionnement facilité et d'une vitesse commerciale maximale ;
 - d'un coût d'investissement réduit.
 - l'impact sur l'environnement a été limité, compte tenu du tracé urbain retenu entre Chêne-Feuillu et Achères-ville, du choix du matériel roulant et des mesures compensatoires proposées dans le dossier, et celles, complémentaires, apportées par la Maîtrise d'ouvrage, en réponse aux questions soulevées par le public et la commission d'enquête ;
 - La justification du choix de tracé apparaît ainsi motivée par rapport aux alternatives étudiées ;
 - Aucune expropriation de parcelles privées n'est envisagée, le périmètre retenu pour le projet apparaît cohérent et les défrichements nécessaires à la réalisation du tracé apparaissent limités et mesurés ;
 - les rames de tram train sont plus légères et moins bruyantes que les trains classiques et paraissent une réponse adaptée au tracé « mixte » de cette seconde phase de la Tangentielle Ouest, empruntant en partie les voies ferroviaires existantes de la Grande Ceinture et en partie de nouvelles voies de type tramway longeant les emprises existantes du RER A entre Achères-Chêne-Feuillu et Achères-Ville;
 - le coût de l'opération, bien que peu détaillé dans le projet soumis à enquête publique, paraît raisonnablement évalué et a fait l'objet d'une réduction du montant prévisionnel d'investissement ;
 - les observations du public ne remettent pas en cause le tracé projeté, dont la réalisation est attendue depuis de nombreuses années, évoquant plutôt la « virgule » de la première phase vers Saint-Germain RER, ou encore redoutant certains impacts visuels, sonores ou vibratoires et souhaitant des mesures de sécurité adaptées à la remise en circulation de la Grande Ceinture ;
 - le projet respecte, conformément à la demande exprimée par l'Etat, la possibilité d'utiliser les voies du réseau ferré pour la circulation de trains classiques, notamment de fret.
- **La commission d'enquête a également retenu les éléments défavorables suivants :**
- le projet nécessite des défrichements : 8,3 hectares pour les deux phases, dont 5,8 pour la phase 2 en forêt de Saint-Germain ; la Maîtrise d'ouvrage se propose de compenser ces défrichements sur une parcelle de 37 hectares située dans le département, sans satisfaire ainsi le vœu formulé par des intervenants à l'enquête de voir les compensations situées dans le massif de Saint-Germain ;
 - la traversée du golf induit des coûts supplémentaires qui ne sont pas directement liés à la mise en place d'un transport collectif ;
 - le projet ne permet pas de liaison sans rupture de charge entre Saint-Germain RER et Achères (et ultérieurement Cergy), un changement de rame étant nécessaire au niveau de la station Saint-Germain Grande Ceinture (GC), résultant de choix faits lors de la

phase 1 du tracé de Tangentielle Ouest ;

- le schéma de desserte de St Cyr RER à Achères-Ville conduira à une fréquence des trains deux fois plus faible sur la partie Nord (TGO2) que sur la partie Sud (TGO1);
- l'accessibilité vers les stations de Poissy GC et Achères-ville est à réétudier, tant pour le rabattement des usagers vers la ligne, que pour les usagers de la route des modes doux :
 - le parcours continu et sécurisé des modes doux n'est pas assuré au niveau de la gare d' Achères-Ville en raison d'une mise à double sens de voirie ;
 - l'implantation de la station de la TGO2 au niveau de la gare d'Achères RER, de l'autre côté du parvis, ne permet pas un fonctionnement multimodal fluide et simple pour les usagers de la TGO, des bus et des modes doux : le fonctionnement prévu de la gare d'Achères RER, ne garantit pas un passage libre traversant, obligeant, soit d'acheter un titre de transport pour simplement traverser, soit de faire un détour long et, en l'état peu sécurisé, par le pont-rail allant être élargi ;
 - l'accessibilité en gare de Poissy GC apparaît peu satisfaisante, et une étude complémentaire, en étroite collaboration avec les services municipaux, indispensable.
- le chantier sera une source de nuisances temporaires pour les riverains et toutes les mesures pour en réduire les impacts devront être mises en oeuvre;
- la ligne présentera des risques d'accident pour les riverains et les personnes empruntant les passages à niveau, pendant le chantier, comme en phase d'exploitation
 - ces traversées devront être toutes identifiées et faire l'objet de mesures spécifiques renforcées ;
 - une clôture continue de la Grande Ceinture devrait être envisagée, tout particulièrement lors de la traversée des quartiers Est de Poissy.
- La tarification envisagée sur la TGO, située actuellement sur 2 zones différentes (4 et 5), ne paraît pas cohérente avec un transport de type rocade et non radiale, et pas de nature à favoriser l'utilisation de la ligne

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

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

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le projet de réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2 apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts et peut être considéré comme d'intérêt général.

Compte tenu des conclusions de l'analyse bilancielle, la commission d'enquête :

émet un AVIS FAVORABLE au projet de Tangentielle Ouest phase 2, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014

Cet avis est assorti des **TROIS RESERVES** suivantes, en rappelant que si ces dernières ne sont pas levées, l'avis est réputé défavorable:

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

RESERVE N° 2 : des dispositions seront prises :

- pour assurer la communication en toute sécurité entre le boulevard Rose et la rue de la Bruyère, au niveau du boulevard des Loges à Poissy, par les aménagements du passage à niveau PN 10.6 ou autre dispositif ;
- pour assurer la sécurité des riverains situés aux abords immédiats de la Grande Ceinture dans les zones urbaines, en particulier au niveau des quartiers Est de Poissy, en prévoyant, par exemple, une clôture continue.

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

La commission d'enquête formule par ailleurs les **QUATRE RECOMMANDATIONS** suivantes :

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° 2 : la Maîtrise d'ouvrage est invitée, en concertation avec la ville de Poissy, à procéder à une étude comparative sur l'emplacement de la future station de Poissy GC pour en assurer la meilleure accessibilité possible.

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 riverain dans les zones urbaines, en particulier au niveau des quartiers Est de Poissy et à l'arrivée sur Achères-Ville, en prévoyant l'intervention d'un paysagiste pour les études d'avant projet.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Philippe GUIDÉE

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

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

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu étaient conformes aux textes en vigueur ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ;
- Une prolongation de 11 jours de la durée initiale d'enquête publique a été décidée pour permettre au public et à la commission d'enquête d'appréhender au mieux la suite donnée à la demande exprimée par le Président du Conseil Général des Yvelines d'une étude complémentaire pour un tracé urbain sur Poissy.

Sur le fond de l'enquête

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

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la phase 2 de la Tangentielle Ouest qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Saint-Germain-en-Laye ;**
- **Cette seconde phase impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la ville, le tracé reprenant l'infrastructure existante de la Grande Ceinture :**
 - Aucun emplacement réservé ni aucune servitude ne sont impactés par le projet ;
 - Le règlement littéral n'est pas impacté par le projet ;
 - La simple mention de la TGO doit apparaître au niveau du rapport de présentation
 - 5,2 ha d'espace boisé classé doivent toutefois être défrichés, au droit des emprises du projet. L'essentiel de ce défrichement se localise au niveau de la partie exploitée en mode tram, entre Chêne-Feuillu et Achères-ville, et 0,5 hectares dans le cadre des mesures conservatoires destinés à la future station à Achères-Chêne-Feuillu. Le tableau récapitulatif de ces espaces boisés classés (EBC) doit ainsi être modifié. Ce défrichement fait l'objet d'une enquête publique préalable à l'autorisation de défrichement dans le cadre de l'enquête unique actuelle ;
 - Ces espaces boisés classés doivent être déclassés sur le règlement graphique au niveau des emprises nécessaires à la réalisation du projet.
- Après les négociation engagées par la maîtrise d'ouvrage, il apparaît que **la compensation forestière n'est pas localisée dans le massif de Saint-Germain-en-Laye**, mais sur un site de 37 hectares à Bonnelles dans les Yvelines.
- Les quelques observations du public et des associations ne portaient pas spécifiquement sur l'objet de l'enquête mais davantage sur des procédures auxquelles la maîtrise d'ouvrage a apporté des réponses satisfaisantes

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

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

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

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye, élaboré afin de permettre la réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

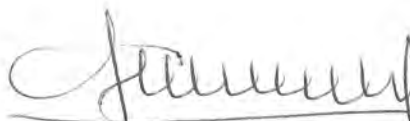
Elle émet un AVIS FAVORABLE au projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Philippe GUIDEE

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE POISSY

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse et des compléments apportés ultérieurement, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Poissy:

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Poissy comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu étaient conformes aux textes en vigueur ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu pendant toute la durée de l'enquête s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ;
- Une prolongation de 11 jours de la durée initiale d'enquête publique a été décidée pour permettre au public et à la commission d'enquête d'appréhender au mieux la suite donnée à la demande exprimée par le Président du Conseil Général des Yvelines d'une étude complémentaire pour un tracé urbain sur Poissy.

Sur le fond de l'enquête

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

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la phase 2 de la Tangentielle Ouest qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Poissy;**
- **Cette seconde phase impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la ville, le tracé reprenant l'infrastructure existante de la Grande Ceinture :**
 - Aucun emplacement réservé, aucun Espace Boisé Classé, ni aucune servitude ne sont impactés par le projet ;
 - Le règlement littéral doit être complété au niveau de la rédaction des articles 2 des zones UCa et UPa afin de prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures et modifier les conditions des affouillements-exhaussements de sol ;
 - La mention de la TGO doit apparaître au niveau du rapport de présentation, tout comme dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- L'association ayant déposé l'unique observation sur le dossier s'est mépris sur la nature de l'enquête, reprochant de survoler l'impact du projet de TGO sur le PLU existant par des ajouts ponctuels. Or, c'est précisément l'objectif de cette mise en compatibilité : permettre au projet de pouvoir se réaliser en ne modifiant que les aspects du PLU ne l'autorisant pas en l'état actuel.

La commission d'enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Poissy, présente bien le projet de la TGO phase 2 et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de la phase 2 de la Tangentielle Ouest emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Poissy.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DE LA COMMUNE DE POISSY**

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Poissy, élaboré afin de permettre la réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

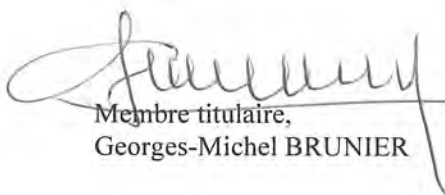
Elle émet un AVIS FAVORABLE au projet de mise en compatibilité du PLU de Poissy, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Philippe GUIDEE

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'ACHERES

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse et des compléments apportés ultérieurement, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Achères :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Achères comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu étaient conformes aux textes en vigueur ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ;
- Une prolongation de 11 jours de la durée initiale d'enquête publique a été décidée pour permettre au public et à la commission d'enquête d'appréhender au mieux la suite donnée à la demande exprimée par le Président du Conseil Général des Yvelines d'une étude complémentaire pour un tracé urbain sur Poissy.

Sur le fond de l'enquête

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

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la phase 2 de la Tangentielle Ouest qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du Plan Local d'Urbanisme d'Achères;**
- **Cette seconde phase impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la ville, le tracé reprenant l'infrastructure existante de la Grande Ceinture :**
 - Aucun emplacement réservé, ni aucune servitude ne sont impactés par le projet ;
 - Le règlement littéral doit être complété au niveau de la rédaction des articles 2 des zones UY et UW afin de prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures ;
 - Le chapitre concernant la TGO est modifié dans le rapport de présentation.

La commission d'enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Achères, présente bien le projet de la TGO phase 2 et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de la phase 2 de la Tangentielle Ouest emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU d'Achères.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME DE LA COMMUNE D'ACHERES**

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Achères élaboré afin de permettre la réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2 apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE au projet de mise en compatibilité du PLU d'Achères, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER

Membre titulaire
Philippe GUIDEE

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DEFRICHEMENT

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale et des avis et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse et des compléments apportés ultérieurement, la commission d'enquête est en mesure de conclure sur la demande d'autorisation de défrichement.

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier destiné au public, bien que volumineux, ne contenait pas de partie spécifique ou de synthèse consacrée au défrichement ; les informations utiles étaient disséminées dans les différentes pièces ; malgré cette difficulté, le public a toutefois formulé des observations sur le défrichement et les mesures destinées à le compenser ;
- la Maîtrise d'ouvrage a, sur ce thème, répondu de manière complète et satisfaisante, dans le mémoire en réponse et la note complémentaire, aux questions posées par la commission d'enquête ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés sur les différents sites prévus pour le recevoir ;
- Une prolongation de 11 jours de la durée initiale d'enquête publique a été décidée pour permettre au public et à la commission d'enquête d'appréhender au mieux la suite donnée à la demande exprimée par le Président du Conseil Général des Yvelines d'une étude complémentaire pour un tracé urbain sur Poissy.

Sur le fond de l'enquête

Le projet objet de l'enquête publique rend nécessaire le défrichement de 5,8 hectares dans la forêt de Saint-Germain. Il convient de rappeler par ailleurs que 2,5 hectares de défrichement sont prévus pour la première phase.

L'essentiel du défrichement concerne la partie exploitée en mode tram entre Chêne-Feuillu et Achères-ville ; 0,5 hectares sont destinés à la future station d'Achères-Chêne-Feuillu.

La Maîtrise d'ouvrage, suite à une question posée dans l'avis de l'Autorité environnementale, a déclaré confirmer que l'enquête publique porte également sur l'autorisation de défrichement, ce qui a été repris explicitement par les termes de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique unique en date du 15 mai 2014 de Monsieur le Préfet des Yvelines qui concernait d'autre part la déclaration d'utilité publique et la mise en conformité des documents d'urbanisme.

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

- sur la plus grande partie de son parcours en forêt de Saint-Germain, le projet réutilise une infrastructure ferroviaire existante, ce qui limite les défrichements nécessaires ;
- en effet, l'enlèvement des végétaux nécessaire à la remise en état de l'emprise ferroviaire constitue une opération d'entretien et non un défrichement ;
- la partie dite urbaine, destinée à une circulation en mode tram, a été établie au plus près de voies ferrées existantes, dans le but de réduire la largeur à défricher ;
- de même, le tracé a retenu la station de Chêne-Feuillu de préférence à Grand-Cormier dans le but de limiter les défrichements ;
- Conformément à la législation en vigueur, la Maîtrise d'ouvrage s'est engagée auprès de l'ONF et la DRIAFF à effectuer les compensations forestières nécessaires ;
- à ce titre elle a déclaré, en confirmation de son mémoire en réponse, avoir entrepris, en concertation avec ces organismes et pour les compensations relatives aux phases 1 et 2, les procédures d'acquisition d'un site de 37 hectares à Bonnelles (Yvelines) ;
- il est toutefois regrettable que la demande formulée dans les observations du public de compensations en forêt de Saint-Germain n'aient pu être satisfaite.

La commission d'enquête, peut ainsi conclure sur ce dossier et considère :

- que les défrichements proposés sont proportionnés et acceptables compte tenu de la nature et de l'importance du projet ;
- que la proposition d'acquisition d'un terrain à Bonnelles, pour une surface de 37 hectares, paraît une compensation satisfaisante à ces défrichements, et constitue une information nouvelle et importante par rapport à un dossier d'enquête sans précision sur ce point, permettant à la commission de se prononcer sur le dossier
- qu'elle formule par ailleurs sur la demande de déclaration d'utilité publique du projet soumis à l'enquête commune un avis favorable, assorti de plusieurs réserves et recommandations dont aucune ne concerne les défrichements.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DEFRICHEMENT

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le dossier préalable à l'autorisation de défrichement, et élaboré afin de permettre la réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE sur les défrichements nécessaires pour la réalisation de la deuxième phase de la Tangentielle Ouest, telles qu'ils sont définis dans le dossier soumis à l'enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Philippe GUIDÉE