

**SOMMAIRE DE LA PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS
JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUÊTE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	54
1. Objet et conditions de l'enquête	54
1.1. <i>Rappels réglementaires</i>	54
1.2. <i>Objet de l'enquête</i>	55
1.3. <i>Présentation de l'opération soumise à enquête publique</i>	56
2. Insertion de l'enquête publique complémentaire dans la procédure administrative	58
2.1. <i>Le projet avant l'enquête publique complémentaire</i>	58
2.2. <i>La procédure d'enquête publique</i>	70
2.3. <i>Les procédures engagées à la suite de l'enquête publique</i>	75
2.4. <i>Schéma synthétique de l'insertion de l'enquête publique complémentaire dans la procédure administrative</i>	78
2.5. <i>Textes de référence</i>	80

PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

➤ Expropriation

L'expropriation est une procédure qui permet dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, la dépossession définitive et totale du propriétaire.

➤ Procédure d'examen conjoint

Elle consiste en une réunion, devant être tenue avant l'enquête publique afin de présenter des dossiers de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme avec le projet aux différents services de l'état et collectivités pouvant être concernés par le projet afin de recueillir leurs remarques et avis. Le procès-verbal de cette réunion est joint au dossier d'enquête publique.

➤ 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 projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui résume les intentions générales de la collectivité quant à l'évolution de l'agglomération.

Ce chapitre a pour objet de rappeler les **modalités de l'enquête d'utilité publique**, ainsi que les principales **procédures administratives** à mettre en œuvre pour assurer l'information du public et recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1. Rappels réglementaires

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

Il est à noter que le présent dossier d'enquête publique n'est pas soumis à l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes dans la mesure où, conformément à l'article 6 de ladite ordonnance, modifié en dernier lieu par la loi n° 2017-257 du 28 février 2017, la première demande d'autorisation a été déposée avant le 16 mai 2017, date d'entrée en vigueur de la réforme pour les dossiers soumis à évaluation environnementale obligatoire. La première demande d'autorisation du projet Tram 13 express correspond à la demande d'ouverture de l'enquête d'utilité publique du projet initial (alors nommé Tangentielle Ouest Phase 2) transmis par courrier co-signé des maîtrises d'ouvrage en date du 31 janvier 2014.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ **Procédure d'enquête publique complémentaire relative aux articles L. 123-14 et R123-23 du Code de l'environnement**

Le projet Tram 13 express Phase 2 s'inscrit, suite à la première enquête publique, dans le cadre des articles suivants du Code de l'environnement.

Article L. 123-14 :

II. — Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L. 123-2 peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Article R. 123-23 :

Lorsqu'une enquête complémentaire est organisée conformément au II de l'article L. 123-14, elle porte sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement. L'enquête complémentaire, d'une durée minimale de quinze jours, est ouverte dans les conditions fixées aux articles R. 123-9 à R. 123-12.

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

1° Une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet, plan ou programme par rapport à sa version initialement soumise à enquête ;

2° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact ou l'évaluation environnementale intégrant ces modifications, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou de l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme portant sur cette étude d'impact ou cette évaluation environnementale actualisée.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. » (Article R. 153-14)

Pour mémoire, une enquête publique a déjà été menée dans le cadre du projet Tram 13 express phase 2. Comme précisé en préambule, cette nouvelle enquête s'insère dans le cadre d'une procédure complémentaire explicitée en pièce 0 du présent dossier d'enquête. Conformément à l'article R. 123-23 du Code de l'environnement, le présent dossier d'enquête publique complémentaire comporte les pièces suivantes :

Guide de lecture

Sommaire

Pièce 0 : Notice sur les modifications substantielles apportées au projet

Pièce A : Informations juridiques et administratives et notice explicative ;

Pièce B : Plan de situation ;

Pièce C : Plan général des travaux ;

Pièce D : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;

Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses ;

Pièce F : Etude d'impact (y compris évaluation des incidences Natura 2000) ;

Pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire de réponse ;

Pièce H : Evaluation socio-économique ;

Pièce I : Dossier de mise en compatibilité ;

Pièce J : Annexes :

- 1) Avis et conclusions de la commission d'enquête concernant l'enquête publique initiale qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014 ;
- 2) Rapport de la commission d'enquête concernant l'enquête publique initiale qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014 ;
- 3) Délibération du Conseil du STIF approuvant la poursuite des études de la variante urbaine par Poissy en vue d'une enquête d'utilité publique complémentaire ;
- 4) Courrier du Préfet des Yvelines acceptant l'organisation d'une enquête d'utilité publique complémentaire ;
- 5) Délibération du Conseil du STIF approuvant la concertation complémentaire et bilan de la concertation complémentaire ;
- 6) Délibération du Conseil du STIF approuvant le Schéma de Principe et le dossier d'enquête publique complémentaires ;
- 7) Courrier adressé à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;
- 8) Courrier du Service Régional d'Archéologie (SRA) ;
- 9) Avis de France Domaine ;
- 10) Compte rendu de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- 11) Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye ;
- 12) Etudes techniques.

L'étude d'impact sur l'environnement présentée dans cette partie (pièce F du dossier d'enquête publique) a été établie conformément aux articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'enquête publique **complémentaire** est requise :

- au titre de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des **acquisitions foncières** par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du Code de l'environnement s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre des articles L. 153-54 à L. 153-59 et R153-14 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération qui nécessite **une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme** ;
- au titre des articles L. 123-14 et R. 123-23 du Code de l'environnement (voir colonne de gauche).

1.2. Objet de l'enquête

La présente enquête publique **complémentaire** a pour objet :

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

Le but de l'enquête publique est également de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique de l'opération.

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

Par ailleurs **une enquête relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique pourra également être menée ultérieurement** (procédure "Loi sur l'Eau") si nécessaire.

1.3. Présentation de l'opération soumise à enquête publique

1.3.1. Tracé

➤ Le 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).

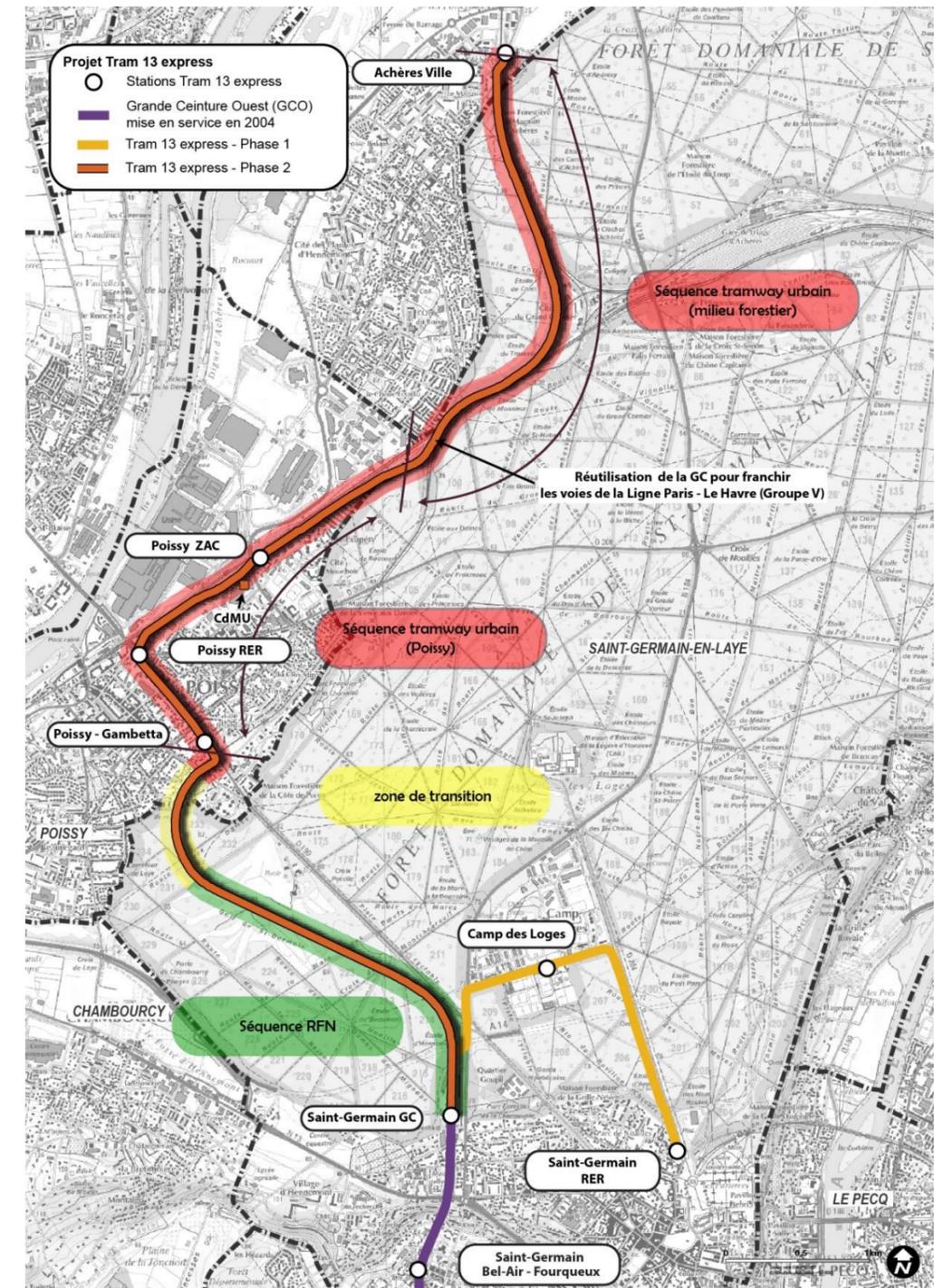


Figure 1 : Aménagement global du Tram express 13 Phase 2

Source : STIF, EDEIS, 2016

1.3.2. Calendrier prévisionnel

Un 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 et aux stations.

Compte-tenu de ces éléments il est envisagé une mise en service à horizon 2026 sous réserve :

- de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique courant 2018 ;
- de la mise en place des financements, à commencer par ceux de la phase Avant-projet (AVP) ;
- du bon déroulement des diverses procédures administratives.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Etudes complémentaires sur le tracé urbain de Poissy												
DOCP complémentaire												
Concertation publique complémentaire												
Etudes préliminaires												
Schéma de principe et DEUP complémentaires												
Enquête publique complémentaire												
Avant-projet/Projet												
Enquête parcellaire												
Marché de travaux												
Travaux concessionnaires												
Travaux Tram 13 express												
Essais et mises en service												
Mises en service												

Figure 2 : Planning prévisionnel

Source : planning directeur, étude préliminaires 2016, EDEIS / Setec Organisation

2. INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

Ce chapitre précise comment la présente enquête d'utilité publique **complémentaire** s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération de Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER. Il distingue trois phases de procédure : avant, pendant, et après l'enquête publique **complémentaire**.

Les chapitres qui suivent s'articulent donc selon les trois parties :

- **Le projet avant l'enquête publique** : il s'agit d'aborder de manière synthétique les études préalables, le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, les résultats de la concertation ainsi que les documents de planification et d'urbanisme faisant référence au projet,
- **L'enquête publique** : cette partie évoque l'organisation et le déroulement de l'enquête publique,
- **A l'issue de l'enquête publique** : il s'agit de présenter les étapes entre la clôture de l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique, les études techniques à venir et les procédures administratives à envisager pour la suite de l'opération.

➤ Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)

Ce document est le support du STIF pour la présentation de ses projets au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population.

➤ Schéma de Principe (SDP)

Ensemble des études techniques réalisées suite à la concertation. Le Schéma de Principe sert de support à l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique.

2.1. Le projet avant l'enquête publique complémentaire

2.1.1. Rappel synthétique des études et décisions antérieures

Cette partie rappelle de manière synthétique les études et décisions antérieures ayant abouti au présent projet. **Ces dernières sont présentées en détail dans le paragraphe 4 page 141.**

Les différents Schémas Directeurs de la Région Île-de-France mettent en avant, depuis de nombreuses années, le besoin de créer des lignes de transports supplémentaires de rocade de manière à venir compléter les lignes radiales qui nécessitent de transiter par Paris.

Ce besoin trouve un début de réponse dans les années 90 à travers le projet LUTECE (Liaison à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure) qui a permis d'analyser les liaisons tangentielles existantes de l'agglomération parisienne. Ce projet s'appuyait sur la Grande Ceinture créée à la fin du XIX^{ème} siècle et formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique. Il se décomposait en quatre tangentielles : nord, sud, est, ouest.

En 2002, le projet qui proposait la fusion des lignes tangentielles ouest et sud (TGOS) est abandonné pour des raisons d'exploitation et de coûts (défaut de viabilité du projet).

Il est alors décidé de revenir à des projets distincts, avec pour chacun, un mode de transport et un phasage mieux adaptés aux besoins et aux contraintes. TGOS se dédouble en TGO (Tangentielle Ouest) et TTME (Tram Train Massy-Evry). Aujourd'hui, les travaux ont débuté sur les tangentielles nord et ouest (phase 1) ainsi que sur TTME. Les études sont à venir pour le secteur est.

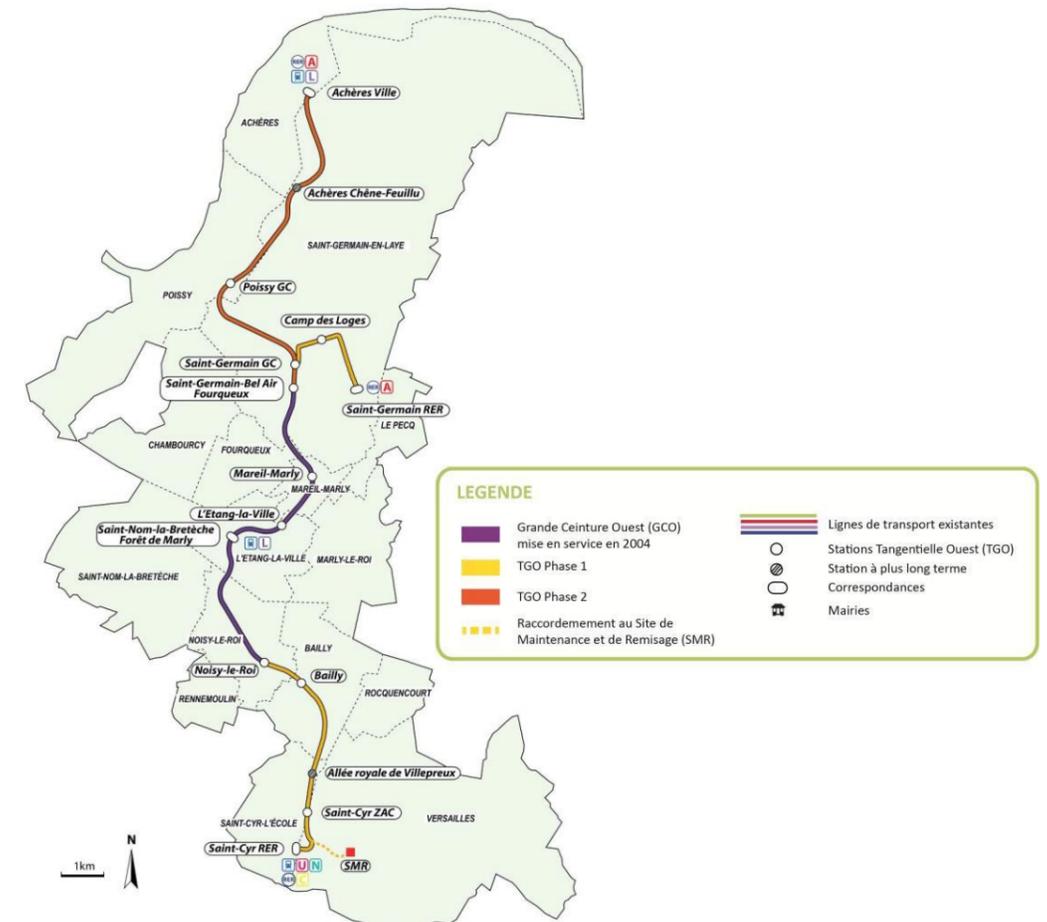


Figure 3 : Tracé initial de la Tangentielle Ouest

Source : Egis Rail

Début 2003, de nouvelles études sont lancées sur le projet de liaison Tangentielle Ouest, prenant en compte la mise en service, en décembre 2004, de la ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO) reliant Saint-Germain GC à Noisy-le-Roi. En mai 2005, les résultats de ces études permettent la sélection d'une solution qui viendrait compléter la GCO en couvrant le parcours de Saint-Cyr RER à Noisy-le-Roi d'une part et Saint-Germain GC à Saint-Germain RER (phase 1 et 2).

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur les deux premières phases de la TGO devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER (phase 1) et Achères Ville RER (phase 2).

La concertation s'est déroulée uniquement sur la première phase du projet TGO du 15 septembre 2008 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 Schéma de Principe du projet TGO phase 1 a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 avril 2012. L'enquête d'utilité publique sur la première phase du projet s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête. La phase 1 a été déclarée d'utilité publique par le Préfet des Yvelines le 3 février 2014. L'avant-projet de TGO phase 1 a été approuvé en Conseil du STIF du 8 juillet 2015. La phase 1 est actuellement en cours d'études de projet (PRO).

Le DOCP a fait l'objet d'une actualisation pour la phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER avec pour objet d'être le support de la concertation qui s'est tenue au printemps 2013. Le DOCP actualisé de TGO phase 2 a été approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012.

Les études de Schéma de Principe ont permis d'affiner les études réalisées lors du DOCP en prenant en compte le bilan de la concertation pour proposer un scénario définitif présenté à l'enquête publique. Le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la phase 2 (tracé ferroviaire entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER) ont été approuvés par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

L'enquête d'utilité publique de la deuxième phase du projet s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014 dans les 3 communes traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

C'est sur la base du Schéma de principe approuvé en décembre 2013 que s'est déroulée la première enquête publique relative au projet TGO Phase 2. 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.

Une prolongation de 11 jours a été sollicitée auprès de Monsieur le Préfet des Yvelines en date du 27 juin 2014, suite à la réception du courrier de Monsieur le Président du Conseil Départemental des Yvelines demandant de réétudier une solution alternative au tracé ferroviaire pour privilégier un tracé urbain dans Poissy, permettant une correspondance avec le RER A et le futur prolongement à l'ouest du RER E dès sa mise en service, en gare de Poissy RER. Le STIF et le Département des Yvelines ont ensuite proposé à la Commission d'Enquête d'engager des études complémentaires sur « une solution alternative qui consisterait à débrancher la TGO des voies existantes de la Grande Ceinture pour rallier la gare de Poissy RER avant de venir se rebrancher aux voies ferrées existantes en sortie de la commune de Poissy ».

La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet de Tangentielle Ouest phase 2.

Cet avis est assorti de plusieurs recommandations et de trois réserves dont la Réserve n°3 qui énonce que: « 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 par ailleurs émis un avis favorable, sans réserves ni recommandations, aux défrichements et aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des trois communes concernées.

Suite aux conclusions de l'enquête publique, les maîtres d'ouvrage du projet TGO phase 2 (STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités) ont réalisé des études complémentaires sur le tracé urbain pour étudier la faisabilité et l'opportunité d'un tracé alternatif par Poissy. Ces études ont permis d'éclairer les acteurs du projet sur les avantages notamment en termes de trafic de voyageurs et de rentabilité du tracé urbain dans Poissy, au regard du tracé initial, présenté en enquête publique.

Au vu des conclusions des études, le Conseil du STIF du 11 février 2015 a approuvé la poursuite des études de la TGO phase 2 sur la base du tracé urbain par Poissy, faisant suite aux études complémentaires de faisabilité sur la variante urbaine de Poissy demandées par la réserve de la commission d'enquête. Ces études devront permettre de soumettre au public cette variante de tracé dans le cadre d'une enquête d'utilité publique complémentaire (art. L123-14 II du Code de l'Environnement).

Les maîtres d'ouvrage du projet TGO phase 2 ont saisi le Préfet des Yvelines par courrier en date du 31 mars 2015 pour solliciter l'organisation d'une enquête publique complémentaire à l'issue de la réalisation des études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy.

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

Les études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy ont conduit :

- à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire en octobre 2015 support de la concertation complémentaire de mars à avril 2016 ;
- à l'approbation du Bilan de la concertation complémentaire en juillet 2016 ;
- à l'approbation du Schéma de Principe complémentaire en mai 2017 support de la présente enquête publique complémentaire.

En 2016, La Tangentielle Ouest devient le Tram 13 express.

Synthèse Chronologique

Années 90	Projet LUTECE : réflexion sur des lignes de transport ferroviaire de rocade
2000	
2002	Deux projets distincts : Tangentielle Ouest et Tram Train Massy-Evry à l'ouest et au sud
2003	Nouvelles études sur le projet de liaison Tangentielle Ouest (Phase 1 et 2)
2004	Mise en service de la Grande Ceinture Ouest (GCO)
2006	DOCP TGO Phase 1 et 2 approuvé en Conseil du STIF
2008	Concertation pour TGO Phase 1
2010	
2012	Actualisation du DOCP pour TGO Phase 2 / Approbation SDP Phase 1 et DEUP Phase 1
2013	Concertation TGO Phase 2 et approbation SDP et DEUP Phase 2 / Enquête publique TGO Phase 1
2014	Enquête publique TGO Phase 2 / Déclaration d'Utilité Publique TGO Phase 1 Etude de faisabilité sur le tracé urbain par Poissy suite à l'enquête publique
2015	Approbation DOCP complémentaire Phase 2 et décision du STIF de poursuivre les études sur la variante de Poissy en vue d'organiser une enquête publique complémentaire Approbation Avant-Projet TGO phase 1
2016	Concertation complémentaire TGO Phase 2 / Changement "Tangentielle Ouest" en "Tram 13 express"
2017	Approbation SDP et du DEUP Tram 13 express Phase 2 complémentaires Démarrage travaux Tram 13 express Phase 1
	Enquête d'Utilité Publique objet du présent dossier

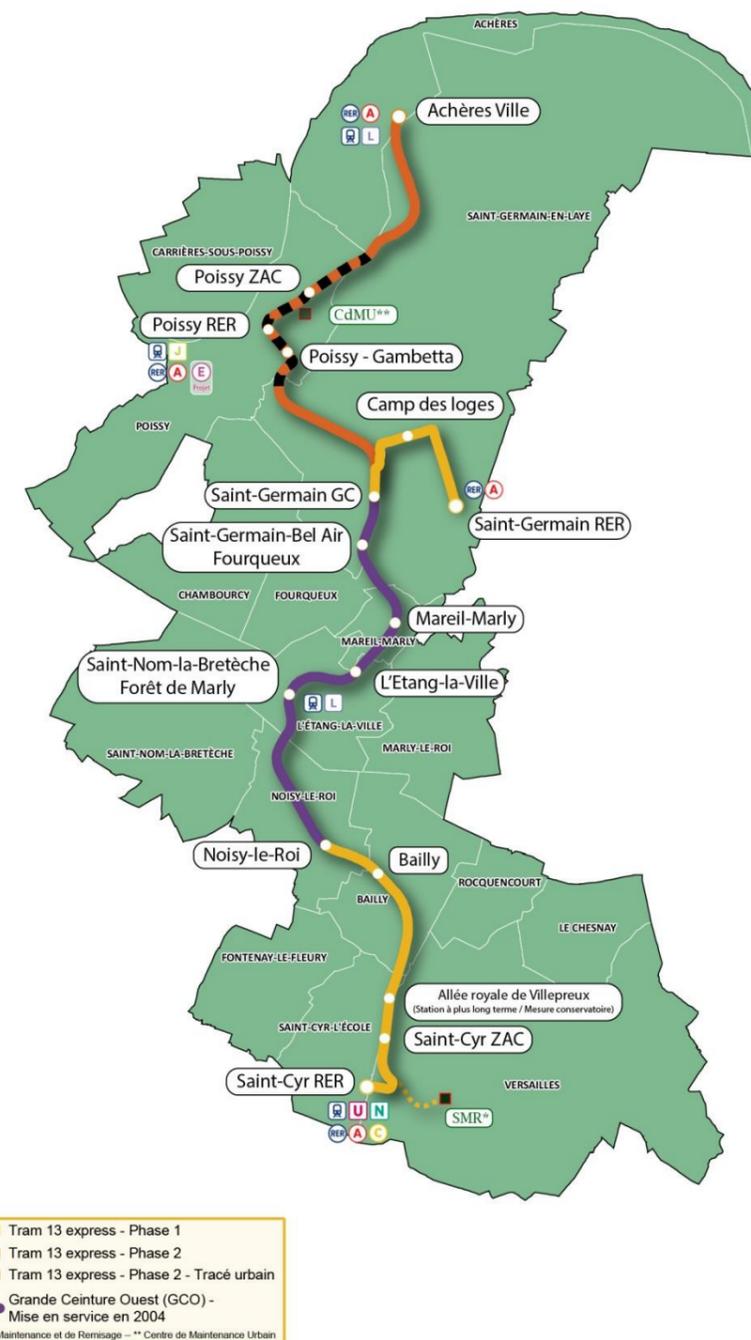


Figure 4 : Tracé alternatif de la Tangentielle Ouest

Source : Etudes TGO, EDEIS, 2016

2.1.2. Le projet et les principaux documents de planification

➤ 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.

2.1.2.1. Schéma directeur de la région Ile-de-France

• Présentation du document

Le SDRIF est un document qui définit, pour l'horizon 2030, une politique territoriale à l'échelle de la région Ile-de-France en termes d'aménagement de l'espace et de développement urbain et démographique. Il définit à ce titre un ensemble d'ambitions et de moyens pour développer une région plus dynamique et plus solidaire, dans toutes ses dimensions : habitat, transports, développement économique, préservation de l'environnement, implantation des grandes infrastructures et des équipements d'importance régionale. Il constitue également un projet d'ensemble pour les différents acteurs franciliens.

Le SDRIF a été adopté par délibération du Conseil Régional du 18 octobre 2013 et approuvé par décret du 27 décembre 2013. Il remplace ainsi l'ancien SDRIF de 1994 dont la révision avait été lancée en 2005.

Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- **relier-structurer** : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité,
- **polariser - équilibrer** : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire,
- **préserver - valoriser**: la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.

L'objectif du SDRIF de « concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile » se décline sous la forme de quatre grands enjeux :

- **renouveler le modèle de transport** en renforçant massivement le réseau de transport en commun et en généralisant les modes alternatifs à la voiture et en favorisant un partage plus équilibré de la voirie ;
- **fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains** en optimisant la gestion des trafics et en développant l'offre de réseaux de surface ;
- **structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture individuelle** en renforçant l'offre de modes alternatifs au sein des bassins de vie et en développant des polarités organisées en véritables lieux d'intermodalité ;
- **promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité.**

- **Analyse de la compatibilité du projet avec le SDRIF**

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

« Ce chantier sur les RER et leur rénovation s'accompagnera de la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train. Ce réseau dont la réalisation a commencé (tram-train Massy-Évry, Tangentielle Nord, Tangentielle Ouest), permettra de mieux desservir la moyenne et la grande couronne. » (Volet « défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF 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 2020**².

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

Compatibilité relative au volet infrastructures de transport du SDRIF

Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF précise que « *Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie.* » (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 du à l'insertion en milieu urbain.

Le projet favorise aussi l'insertion des modes doux en permettant l'installation d'un itinéraire cyclable le long du tracé et en réaménageant les espaces pour rendre la circulation piétonne plus agréable.

Compatibilité relative au volet espaces boisés et naturels du SDRIF

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

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

² 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 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.

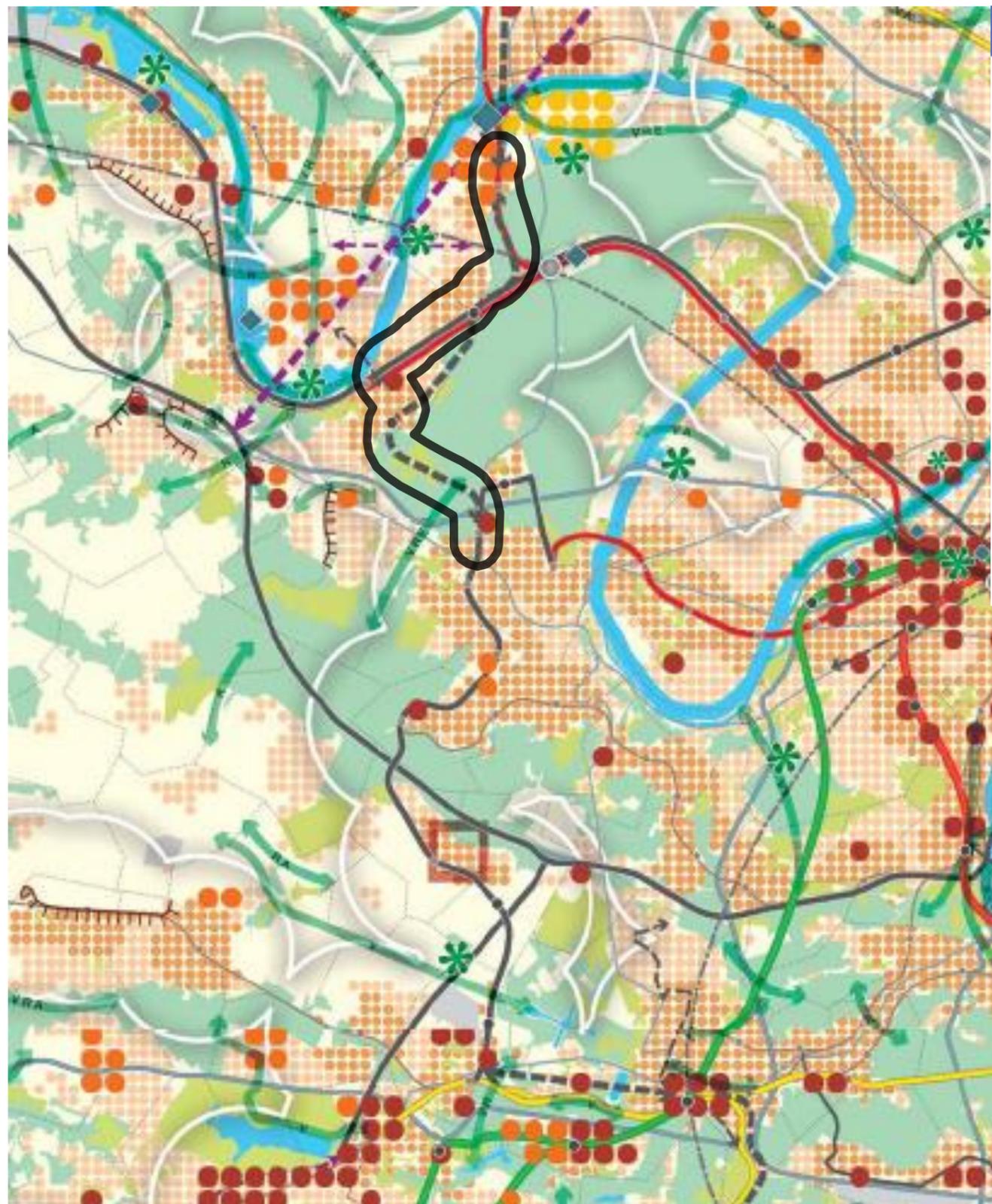
Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. »

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 remplacé par le RER E à sa réalisation). Le projet est donc compatible avec le SDRIF.



Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Pôle de centralité à conforter

Aire d'étude

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Les réseaux de transports collectifs	Niveau de desserte national et international		
	Niveau de desserte métropolitain		
	Niveau de desserte territoriale		
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)		
Gare TGV			
Les réseaux routiers et fluviaux	Autoroute et voie rapide		
	Réseau routier principal		
	Franchissement		
	Aménagement fluvial		

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
 - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Figure 5 : Extrait de la carte de destination générale des sols du nouveau SDRIF approuvé le 27 décembre 2013

Source : Région Ile-de-France, 2013

2.1.2.2. Le Contrat de Développement Territorial (CDT) Confluence Seine Oise

- **Présentation du document**

Un Contrat de Développement Territorial (CDT) est défini conjointement entre le représentant de l'État d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part.

Selon l'article 21 de la loi relative au Grand Paris, les Contrats de Développement Territoriaux définissent "les objectifs et les priorités 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 et forestiers et des paysages et des ressources naturelles". La définition de ces objectifs, et le projet urbain qui sera lié, peuvent s'appuyer sur les réflexions de l'Atelier International du Grand Paris qui s'est déroulé fin 2015. Par ailleurs, les Contrats de Développement Territoriaux participent à la réalisation de l'objectif de construction annuel de 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France.

Fin 2016, l'état des Contrats de Développement Territorial est le suivant :

- 21 CDT ont été initialement identifiés ;
- 2 périmètres ne sont pas encore définis et sont à l'étude ;
- 4 territoires ont signé récemment des accords-cadres (documents fixant les grandes orientations des futurs contrats) ;
- 18 territoires ont arrêté leur CDT, dont 12 sont déjà signés ;
- des CDT supplémentaires devraient être validés par la suite.

Les communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye concernées par le projet TGO (Tram 13 express) phase 2 sont directement concernées par le CDT Confluence Seine Oise, dont l'accord cadre a été signé le 24 juin 2013.

Le CDT Confluence Seine-Oise, impliquant les communautés d'agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine et de Cergy-Pontoise ainsi que la communauté urbaine du Grand Paris Seine et Oise (GPS&O), vise à affirmer la dimension fluviomaritime du Grand Paris. Il doit conforter la Confluence Seine-Oise comme pôle stratégique de l'Axe Seine (ouverture de la Seine à l'Europe du Nord via le canal Seine-Nord, port Seine Métropole) en s'appuyant notamment sur son potentiel économique et universitaire. L'enjeu économique majeur consiste à faire de la Confluence un territoire de référence en logistique innovante.

- **Analyse de la compatibilité du projet avec le CDT Confluence Seine Oise**

Dans l'accord cadre du CDT Confluence Seine Oise, **le projet TGO (Tram 13 express) est évoqué comme un projet majeur dont le lancement opérationnel de la section entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et Achères Ville RER constitue une priorité absolue et indispensable au développement du territoire Confluence.**

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

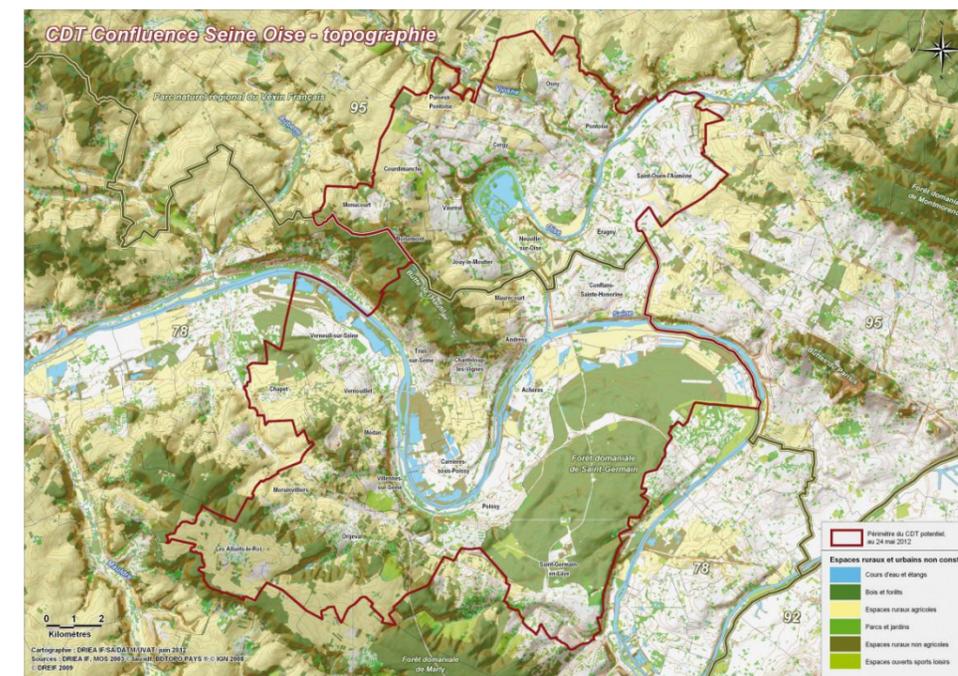


Figure 6 : Communes concernées par le CDT Confluence Seine Oise, 2012

Source: www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

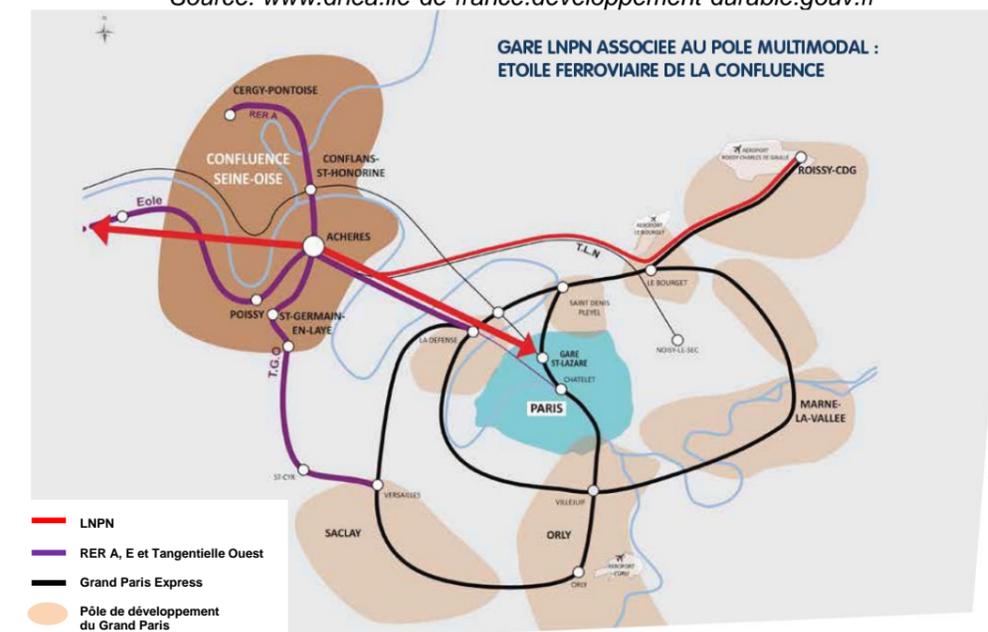


Figure 7 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris

Source: Accord-cadre préalable à la conclusion du Contrat de Développement Territorial Confluence, juin 2013

2.1.2.3. De la Loi sur le Grand Paris (juin 2010) au Nouveau Grand Paris (mars 2013)

- **Présentation du document**

La loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la région Ile-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales.

Le projet du Grand Paris Express vise à renforcer la Région Capitale dans son rôle de ville-monde, moteur de la croissance nationale, compétitive au niveau international et attractive pour ses résidents, présents et futurs. Pour conjuguer attractivité économique et qualité de vie, le président de la République et le gouvernement ont mis le développement des territoires au cœur du projet. Celui-ci s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État, en association avec la Région Île-de-France et les collectivités de la région Ile-de-France.

Le réseau de transport du Grand Paris a été confirmé par décret du 24 août 2011 puis réaffirmé le 6 mars 2013 à travers l'annonce du premier ministre sur le nouveau Grand Paris. Ce dernier a engagé le Gouvernement sur un plan de financement et un calendrier pour la réalisation du Nouveau Grand Paris, qui consiste dans la réalisation simultanée du nouveau métro automatique Grand Paris Express avec la modernisation des réseaux de transports existants.

C'est le protocole signé le 19 juillet 2013 qui vise à engager le plan de mobilisation pour les transports du quotidien, et donc de lancer 42 projets listés dans ce même document.

Le Nouveau Grand Paris, regroupe ainsi les projets visant à :

- améliorer à court terme le service offert aux voyageurs ;
 - Améliorer l'information voyageurs ;
 - Renforcer la robustesse d'exploitation du réseau ;
 - moderniser et étendre le réseau existant.

Il comporte également la liaison directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle (CDG-Express), ainsi que le Grand Paris Express pour lequel quatre nouvelles lignes de métro sont programmées dans le cadre du Nouveau Grand Paris :

- la ligne 15 reliant Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, et Rosny-Bois-Perrier ;
- la ligne 16 allant de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ;
- la ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget ;
- et la ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay via Massy-Palaiseau, et qui sera prolongée à Versailles.

Baptisé Grand Paris Express, ce vaste chantier se traduit également par des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 desservira à terme Saint-Denis-Pleyel et Orly tandis que la ligne 11 devrait être prolongée jusqu'à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.

En parallèle, l'amélioration des transports du quotidien est menée à bien.

Parmi les chantiers prévus, on trouve la modernisation des RER B, C et D. La RATP a d'ores et déjà engagé en 2015 le renouvellement des voies et du ballast sur la ligne A du RER. Le chantier s'est poursuivi entre juillet et août 2016 et 2017..

On note également la mise en service du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse, la rénovation de la station Châtelet, la prolongation de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et la construction d'une nouvelle branche du tramway T4 Clichy-Montfermeil.

La carte du réseau à l'horizon 2030 est présentée page suivante. Elle fait clairement apparaître le projet TGO (Tram 13 express).

Le projet du Grand Paris Express sera phasé. Les investissements des opérateurs publics pour améliorer la fiabilité d'exploitation, le plan de mobilisation et le Grand Paris Express seront mis en œuvre de manière concomitante. Les lignes seront lancées en parallèle, et se compléteront au fur et à mesure, les tronçons se liant les uns aux autres de manière continue, en commençant par le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne 15.

En 2030, le Grand Paris Express achevé représentera 205 km de lignes et 72 gares nouvelles. Il sera réalisé par la Société du Grand Paris (SGP).

- **Analyse de la compatibilité du projet avec le Nouveau Grand Paris**

Le projet de TGO (Tram 13 express) fait partie intégrante du réseau de transport du Nouveau Grand Paris. Les projets TGO (Tram 13 express) phases 1 et 2 figurent dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opérations à réaliser d'ici 2017 (phase 1) et à horizon 2020 (phase 2).

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

Le nouveau Grand Paris

Horizon 2030 - objectif de mise en service

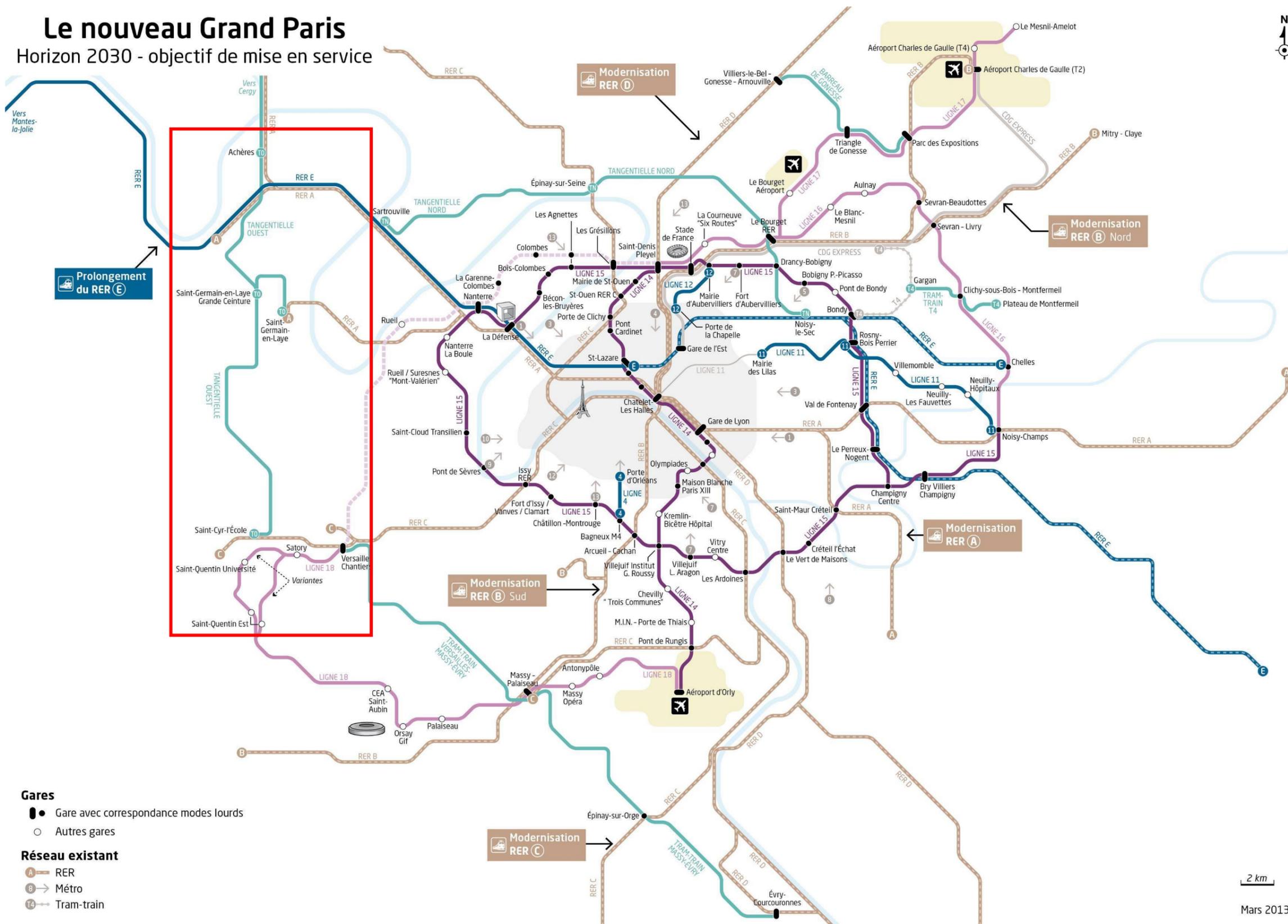


Figure 8 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030

Source: www.gouvernement.fr

2.1.2.4. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France 2014 (PDUIF)

- **Présentation du document**

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transport, d'ici 2020.

Le Conseil Régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012. Soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013, le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en septembre 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Le Préfet de Région a signé l'avis favorable de l'Etat le 5 juin 2014. Le PDUIF a été définitivement approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional.

Le PDUIF vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la région.

Sur la base des 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, et un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7%, le PDUIF vise à faire évoluer les pratiques de mobilité avec l'objectif de :

- augmenter de 20 % les déplacements en transports collectifs ;
- augmenter de 10 % les déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- diminuer de 2 % les déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

La stratégie d'actions du PDUIF se décline en 34 actions regroupées au sein de 9 défis :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Face à l'immensité des besoins, le PDUIF propose une stratégie d'action pragmatique et réaliste, la seule possible et soutenable notamment par les collectivités franciliennes. Les actions proposées sont pour beaucoup déjà mises en œuvre en certains endroits de la région, mais c'est leur généralisation qu'il faut viser.

- **Compatibilité du projet avec le PDUIF**

La création du projet TGO (Tram 13 express) fait partie d'un des projets de l'action 2.1 « un réseau ferré renforcé et plus performant ». Cette action prévoit notamment qu'en agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade soient créées grâce à de nouvelles structures. **A l'Ouest, la Tangentielle Ouest (Tram 13 express), ligne exploitée en tram-train en prolongement de la Grande Ceinture Ouest : de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, Achères et vers Cergy, y apparaît.**

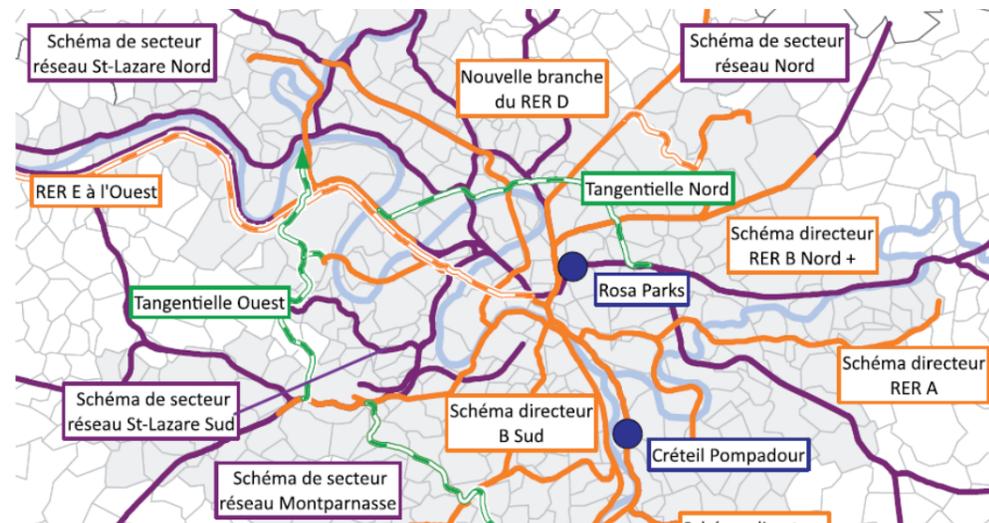


Figure 9 : Le projet TGO (Tram 13 express) identifié dans le PDUIF

Source : Carte « un réseau ferroviaire renforcé et plus performant » - PDUIF 2014, STIF

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

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

2.2. La procédure d'enquête publique

2.2.1. L'avis du Conseil Général de l'environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur l'étude d'impact sur l'environnement

➤ Le commissaire enquêteur (ou commission d'enquête)

Le commissaire enquêteur est l'intermédiaire instauré par la loi qui permet, au cours de l'enquête publique, d'établir le dialogue entre la personne responsable du projet et le public, de recueillir, préalablement à certaines opérations, ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.

Conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et plus particulièrement à la rubrique 8° « Transports guidés de personnes (Tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes). » qui s'applique pour les opérations de la partie urbaine en mode tramway et à la rubrique 5 « Infrastructures ferroviaires (voies ferroviaires de plus de 500 mètres) » qui s'applique au cas par cas pour les opérations sur le RFN en mode train, **la présente opération est soumise à étude d'impact.**

Elle est également concernée par la rubrique 51 « Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation (Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 311-2 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, inférieure à 25 hectares) » dans le mesure où le projet entraîne un défrichement dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

En application des articles L. 122-1, R. 122-6 et R. 122-7 du code de l'Environnement, le préfet des Yvelines, transmet l'étude d'impact élaborée pour le projet Tram 13 express phase 2 au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement pour ce projet (formation d'autorité environnementale).

L'autorité environnementale du Conseil Général de l'environnement et du Développement Durable notifie au Préfet des Yvelines la réception et la complétude de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale transmet un avis sur l'étude d'impact dans un délai de 3 mois, au Préfet des Yvelines.

Cet avis est inséré dans la pièce G du présent dossier d'utilité publique.

Rendu public à un stade suffisamment cet avis sert à éclairer le public et le commissaire enquêteur, le cas échéant à inciter le responsable du projet à le modifier ou l'améliorer, et à permettre à l'autorité chargée de prendre la décision finale de le faire en toute connaissance de cause.

2.2.2. Procédure de mise en compatibilité

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet de Tram 13 express phase 2 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, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

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

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

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

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.

2.2.3. Déroulement de l'enquête

Comme précisé en préambule de la présente pièce, l'enquête publique relève d'une procédure complémentaire faisant suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014. Elle conserve le déroulement d'une procédure classique. La concertation ayant précédé l'enquête est présentée en partie 3.

2.2.3.1. Information du public avant l'enquête

L'opération devant être réalisée sur le territoire des Yvelines, l'enquête publique est ouverte et organisée par le préfet des Yvelines.

Avant l'enquête, le préfet des Yvelines saisit le Président du Tribunal Administratif, en vue de la désignation **d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête**.

Celui ou celle-ci est désigné(e) dans un délai de 15 jours par le président du Tribunal Administratif ou le magistrat délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitudes.

Le Préfet précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête) :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
- La durée ne peut être inférieure à 30 jours et ne peut excéder deux mois.
- La ou les décisions pouvant être adoptée (s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

- L'existence d'une étude d'impact et de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement et le lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- L'identité du responsable du projet ;
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Un avis, portant les indications de l'arrêté préfectoral, est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné.

Cet avis sera également publié par voie d'affiches au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci dans chacune des communes désignées par le préfet.

En outre, dans ces mêmes conditions de délais et de durée, il devra être procédé à l'affichage du même avis sur les lieux ou au voisinage du projet.

2.2.3.2. Pendant l'enquête

S'agissant des conditions d'organisation pendant la durée de l'enquête, **les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête** tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé le dossier d'enquête publique ou transmises par courrier au Commissaire enquêteur (ou commission d'enquête).

Le Commissaire enquêteur ou la Commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter. Il peut également visiter les lieux, faire compléter le dossier, organiser une réunion publique avec l'accord du maître d'ouvrage et décider de proroger la durée de l'enquête (30 jours maximum avec avis motivé).

2.2.3.3. A l'issue de l'enquête publique

- **L'avis du commissaire enquêteur**

A l'expiration du délai d'enquête, qui ne pourra être inférieur à 1 mois, les registres d'enquête seront clos par le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête).

Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontrera, dans les 8 jours, le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Parallèlement, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête (sauf demande de prolongation de délai par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête justifiée) le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmettra au préfet des Yvelines ainsi qu'au président du Tribunal Administratif, un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies ainsi qu'un document séparé dans lequel figurera ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

En outre, l'exemplaire du dossier de l'enquête **complémentaire** déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées est également transmis au préfet des Yvelines. **Dans le cadre de l'enquête publique complémentaire, le dossier d'enquête publique complémentaire est accompagné du dossier d'enquête publique ayant été présenté à l'enquête publique de juin à juillet 2014 pour le tracé initial.**

Dès réception, le Préfet des Yvelines adressera une copie du rapport et des conclusions du Commissaire enquêteur ou de la Commission d'enquête au responsable du projet ainsi qu'à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête. Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

- **La déclaration de projet**

La déclaration de projet, introduite par l'article 144 de la loi sur la Démocratie de proximité du 27 février 2002 repris par les articles L.126-1 et suivants du code de l'environnement, concerne les projets publics soumis à enquête publique par une collectivité territoriale.

L'article 145 de la même loi, repris par l'article L.122-1 du code de l'expropriation vient préciser que « *Si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale, d'un de ses établissements publics ou de tout autre établissement public, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.* »

En vertu de la réglementation en vigueur, **le STIF devra donc procéder à une déclaration de projet dans un délai de 6 mois à compter de la date de clôture de l'enquête.**

- **La déclaration d'utilité publique**

L'utilité publique sera déclarée par arrêté préfectoral dans les conditions prévues par les articles L. 121-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et **au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête.**

Cette déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet, conformément à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme.

La DUP emportera par ailleurs retrait de la ligne divisoire, les emprises des immeubles en copropriété seront ainsi retirées de la propriété initiale et sortiront du statut de la copropriété conformément aux dispositions de l'article L.122-6 du Code de l'expropriation.

Figure 10 : Schéma synthétique
du déroulement de l'enquête
publique

2.2.4. Les procédures engagées simultanément

2.2.4.1. L'archéologie préventive

Conformément à la législation en vigueur, articles L.521 à L.531 du code du patrimoine, le préfet de région a été saisi afin qu'il se prononce (courrier du 20 janvier 2016), par l'intermédiaire du service régional de l'archéologie (SRA), sur la nécessité, ou non, de réaliser un diagnostic archéologique et des fouilles) sur l'ensemble des parcelles concernées par le projet.

Au regard de la localisation et de l'importance du projet, le SRA a indiqué, dans son courrier du 21/10/2016 (en annexe du présent dossier – Pièce J), que **le projet, dans son ensemble, n'était pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique. Aucune prescription archéologique préventive n'a été formulée dans le cadre de l'instruction du dossier.**

Toutefois, dans le cadre des travaux, le maître d'ouvrage reste tenu d'informer la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) / Service Régional de l'Archéologie, de toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée au cours des travaux, conformément aux dispositions du code du patrimoine, art L.531-14 à L. 531-16 et R.531-8 à R531-10.

2.2.4.2. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)

Conformément à l'article L. 621-32 du code du Patrimoine, tous travaux entrepris dans le périmètre d'un Monument Historique doit faire l'objet au préalable d'un avis de l'Architecte des bâtiments de France.

Le tracé de la deuxième phase du Tram 13 express traverse la zone de protection de 500 m des monuments historiques suivants : **la Collégiale Notre-Dame, le Pavillon d'Octroi, l'Hôtel de ville et le Pont sur la Seine à Poissy et la Croix Pucelle à Saint-Germain-en-Laye.**

La maîtrise d'ouvrage a saisi l'ABF sur ce sujet par courrier envoyé le 20 janvier 2016.

Dans sa réponse du 11 février 2016, l'Architecte des bâtiments de France évoque le fait que les installations projetées ne sont pas situées à proximité des monuments historiques ci-dessus et n'auront majoritairement pas d'impact visuel sur ces derniers. Il précise toutefois qu'une vigilance particulière devra être portée sur la hauteur des installations par rapport au bâti existant et sur l'insertion paysagère de la future station « Poissy RER ».

Par ailleurs, il convient que le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Yvelines soit associé, le plus en amont possible, aux études techniques sur ces zones. Cette concertation a été entamée au cours des études complémentaires ayant conduit à la constitution du présent dossier, et sera poursuivie au cours des étapes suivantes du projet.

Les éventuelles préconisations complémentaires définies par l'Architecte des Bâtiments de France et le service territorial de l'architecture et du patrimoine des Yvelines seront intégrées dans la conception du projet.

Nota : Le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique complémentaire est constitué d'une étude d'impact basée sur des études de niveau Schéma de Principe.

Cette étude d'impact effectuée en amont du projet, permet à ce stade de définir de manière globale les différents impacts du projet. Au regard du caractère amont des études, les impacts peuvent difficilement être détaillés davantage.

Les dossiers réglementaires identifiés et qui seront menés suite à l'enquête sont listés ci-après, ils permettront d'affiner les mesures à mettre en place.

2.3. Les procédures engagées à la suite de l'enquête publique

2.3.1. Les études d'avant - projet et de détails (projet)

La maîtrise d'ouvrage engagera, en étroite collaboration avec les partenaires concernés, les études nécessaires à la définition précise du projet (avant-projet puis projet).

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête sans que les modifications envisagées ne remettent en cause les principes et l'économie générale de l'opération. Dans le cas contraire, une nouvelle enquête devrait être conduite et une nouvelle déclaration de projet devra être prononcée.

2.3.2. L'enquête parcellaire

Une fois l'utilité publique du projet reconnue, il reste à déterminer de façon précise les parcelles à acquérir ainsi que les ayants droits à indemniser. A cette fin, l'« enquête parcellaire » est ouverte. Celle-ci a pour objet de déterminer précisément :

- Les parcelles à acquérir ;
- les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Cette enquête est ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R. 131-4 du code de l'expropriation. Elle est organisée par le préfet du département dans chaque commune concernée. Le Préfet désigne par arrêté le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête (nombre impair) dont il nomme le président conformément à l'article R. 131-1. Dans ce même arrêté il précise les conditions d'organisation de l'enquête dont la durée ne peut être inférieure à 15 jours.

Un avis portant ces indications à la connaissance du public est publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire ; il est certifié par lui.

Le même avis est en outre inséré en caractères apparents dans un des journaux diffusés dans le département. Il est notifié à chacun des propriétaires connus l'avis de dépôt du dossier d'enquête à la mairie. Les propriétaires peuvent consigner leurs éventuelles observations sur le registre ouvert à cet effet.

Ils peuvent également les remettre ou les adresser au commissaire enquêteur qui les joint au registre.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres sont clos et signés par le maire et transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur. Celui-ci adresse le procès-verbal de l'enquête après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer et donne alors son avis sur l'emprise des ouvrages projetés. L'avis du commissaire enquêteur est transmis au préfet.

Postérieurement à la clôture de l'enquête et après obtention de l'acte constatant l'utilité publique du projet, le préfet peut prendre un arrêté déclarant cessible, pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à la réalisation du projet conformément aux articles R. 132-1-1 à R. 132-4 du code de l'expropriation. Cet arrêté est notifié à chacun des propriétaires par le maître d'ouvrage.

Il n'est valable que pendant 6 mois et doit être transmis dans ce délai au greffe de la juridiction du ressort dans lequel sont situés les biens à exproprier pour prise de l'ordonnance d'expropriation transférant la propriété.

2.3.3. Les acquisitions foncières

Le transfert de propriété peut avoir lieu soit par voie de cession amiable, soit par voie d'ordonnance prononcée par le juge de l'expropriation conformément aux articles R. 221-2 et suivants du code de l'expropriation.

Dans ce cas, le juge d'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé conformément aux articles R. 311-21 et suivants du code de l'expropriation.

L'ordonnance emporte transfert de propriété mais l'expropriant ne pourra entrer en possession des biens qu'un mois après paiement ou consignation des indemnités d'expropriation conformément à l'article L. 231-1 du code de l'expropriation.

Lorsqu'il y a urgence à prendre possession des biens expropriés, cette urgence est constatée par l'acte déclarant l'utilité publique ou par un acte postérieur de même nature conformément aux articles R. 232-1 et suivants du code de l'expropriation. Selon l'article L. 522-2, la prise de possession d'urgence (prévue à l'article L. 522-1) a lieu dans les conditions prévues au chapitre Ier, Titre II, Livre V de la partie législative du Code de l'expropriation.

Le projet de Tram 13 express phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville pourra bénéficier en cas de besoin, au titre de l'article L. 522-1 du code de l'expropriation, d'une procédure d'urgence.

En effet, « Lorsque l'exécution des travaux de construction d'autoroutes, de routes express, de routes nationales ou de sections nouvelles de routes nationales, de voies de chemins de fer, de voies de tramways ou de transport en commun en site propre et d'oléoducs régulièrement déclarés d'utilité publique risque d'être retardée par des difficultés tenant à la prise de possession d'un ou de plusieurs terrains non bâtis, situés dans les emprises de l'ouvrage, un décret pris sur l'avis conforme du Conseil d'Etat peut, à titre exceptionnel, en autoriser la prise de possession. ».

➤ **Expérimentation de l'autorisation unique IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux, Activités)**

Jusqu'au 1 mars 2017, une procédure d'autorisation unique était appliquée dans le cas d'une autorisation au titre de la législation sur l'eau pour les Installations, Ouvrages, Travaux, Activités (IOTA). Ce dispositif permettait la délivrance par un guichet unique d'une seule autorisation pour les procédures suivantes d'autorisation Loi sur l'eau, d'autorisation portant dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées, d'autorisation de défrichement, d'autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales et d'autorisation au titre des sites classés ou en instance de classement.

Cette procédure nécessitait notamment le dépôt simultané de l'ensemble des dossiers d'autorisation mentionné ci-dessus et visait globalement à simplifier et raccourcir les délais d'instruction.

Elle s'appuyait sur l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation (initialement en Languedoc-Roussillon et en Rhône-Alpes) d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du Code de l'environnement. Ordonnance modifiée par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui permettait d'expérimenter ce dispositif d'autorisation unique sur l'ensemble du territoire français.

2.3.4. Procédure d'autorisation environnementale unique

La réforme de l'autorisation environnementale unique, entrée en vigueur le 1^{er} mars 2017, a pour objet la simplification et la sécurisation de la démarche environnementale dans les projets d'aménagement. Cette réforme, qui généralise en les adaptant des expérimentations d'autorisation unique menées depuis 2014 (voir paragraphe de gauche), s'inscrit dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification de l'administration menés par le Gouvernement.

Les trois textes mettant en œuvre la réforme de l'autorisation environnementale³ sont parus au Journal officiel du 27 janvier.

L'ordonnance et son décret d'application créent un nouveau chapitre intitulé « Autorisation environnementale » au sein du code de l'environnement, composé des articles L. 181-1 à L. 181-31 et R. 181-1 à R. 181-56. Ces deux textes mettent en place la nouvelle autorisation avec une procédure d'instruction et de délivrance harmonisée. Ils sont complétés par un deuxième décret qui précise notamment le contenu du dossier de demande d'autorisation.

Trois types de projets sont soumis à la nouvelle procédure : les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la législation sur l'eau, les installations classées (ICPE) relevant du régime d'autorisation et enfin les projets soumis à évaluation environnementale et non soumises à une autorisation administrative permettant de mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des atteintes à l'environnement.

Le porteur de projet pourra ainsi obtenir, après une seule demande, à l'issue d'une procédure d'instruction unique et d'une enquête publique, une autorisation unique délivrée par le préfet couvrant l'ensemble des aspects du projet dès lors que celui-ci respecte l'ensemble des prescriptions applicables. Cette autorisation couvre selon les besoins du projets plusieurs type d'autorisation dont l'autorisation de dérogation d'atteintes aux espèces protégées et leurs habitats, l'autorisation de défrichement, l'autorisation spéciale au titre des sites classés ou en instance de classement, etc.

L'instruction des demandes se déroulera en trois phases (examen, enquête publique, décision) encadrées de façon à réduire les délais de délivrance de l'autorisation à neuf mois en règle générale contre douze à quinze mois actuellement.

Les porteurs de projet pourront, en préalable à la procédure, désormais solliciter de l'administration soit des échanges, soit un certificat de projet qui identifiera les régimes et procédures dont relève le projet, précisera le contenu attendu du dossier et fixera un calendrier d'instruction. Les porteurs de projet disposeront ainsi d'une bonne visibilité sur les règles et conditions d'instruction applicables à leurs projets.

2.3.5. Régime d'autorisation ou de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau

Le code de l'environnement prévoit dans article L. 214-1 du code de l'environnement que « les installations, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants. » soient soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6.

Les installations, ouvrages, travaux et activités visés à l'article L. 214-1 sont définis dans une nomenclature qui permet de cibler les projets soumis à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques compte tenu notamment de l'existence des zones et périmètres institués pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques.

Les études hydraulique et d'assainissement sur le projet permettront de définir si une procédure au titre de la loi sur l'eau (autorisation ou déclaration) sera à **mener ultérieurement sur la base des études plus détaillées.**

2.3.6. Autorisation d'intervention sur des espèces protégées et leurs habitats

Compte-tenu des résultats des études faune flore, certains habitats sur le tracé de la seconde phase du Tram 13 express entre Saint-Germain GC et Achères Ville seront impactés. Le maître d'ouvrage établira ultérieurement un dossier dit « CNPN » adressé à la Commission Nationale de la Protection de la Nature (CNPN) qui analyse les demandes d'autorisation exceptionnelles d'intervention sur des espèces animales protégées et sur leurs habitats. En effet, la destruction directe ou la modification des lieux (aménagement, modification du milieu...) susceptible de faire disparaître des espèces protégées est interdite.

Toute destruction ou déplacement fait l'objet d'une dérogation du Ministre chargé de la protection de la nature, attribuée selon des critères précis et délivrée après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) et d'instances scientifiques régionales.

³ Il s'agit de l'Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017, de Décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 et du Décret n°2017-82 du 26 janvier 2017.

➤ Autres procédures

Dans le cadre des études de détail du projet, d'autres procédures pourront s'avérer nécessaires.

Parmi les autres procédures qui pourront s'avérer nécessaires avant le démarrage des travaux, on peut citer par exemple la procédure d'occupation temporaire ou la procédure de repérage de l'amiante dans les bâtis et voiries existants directement impactés par le projet.

Le contenu de la demande d'autorisation est précisé par l'article 2 de l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées. La durée de la procédure peut varier de 6 mois à un an.

2.3.7. Procédure de défrichement

Une demande d'autorisation de défrichement sera formulée ultérieurement, conformément aux articles L. 341-1 et suivants du code forestier.

En effet, le projet nécessite des emprises sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye sur environ 6,9 ha.

Des discussions sont engagées avec le gestionnaire de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye (ONF) et son propriétaire, l'Etat, représenté par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Ile-de-France (DRIAAF) et la Direction Départementale des Territoires (DDT), afin d'évaluer les mesures d'accompagnement et de compensation à mettre en œuvre.

L'état d'avancement des discussions sur les mesures compensatoires est développé dans l'étude d'impact (Pièce F - Partie 4).

2.3.8. Permis de construire / Permis de démolir

Conformément aux articles L. 421-1 et suivants du code de l'urbanisme et L. 111-1 à 3 du code de la construction et de l'habitation, la réalisation de certains équipements liés au projet pourra être assujettie à la délivrance d'un permis de démolir, d'un permis de construire, ou tout autre permis, instruit dans les conditions fixées au code de l'urbanisme.

2.3.9. Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure elle-même, que pour l'organisation des chantiers.

Les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- l'arrêté de permission de voirie est un acte autorisant la réalisation de travaux en bordure de voie ou sur le domaine public et, dans ce cas, l'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. La permission de voirie précise les modalités techniques de l'occupation et de l'exécution des travaux, fixe les périodes, dates et délais d'exécution. Elle est donnée pour une période de temps déterminée ;

- l'autorisation de voirie, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations.
- Elle est délivrée à titre personnel pour une durée déterminée sauf pour les occupants de droit. Son contenu, outre l'accord d'occupation, la durée d'occupation ou les responsabilités encourues, fixe les prescriptions techniques sur l'exécution des travaux et les conditions d'occupation ;
- l'arrêté de circulation, complémentaire à l'arrêté de permission de voirie, précise les conditions à respecter pour toutes interventions sur le domaine public en cas de réalisation de travaux en sous-sol ou sur le sol, pour en faciliter l'opération, assurer la sécurité des personnes, de la circulation, et prévenir les accidents. Il est à demander dès lors qu'il y a une gêne occasionnée aux usagers du domaine public (piétons, cyclistes, automobilistes, bus, véhicules de secours...), la demande permet de signifier la nature des travaux et leur lieu, ainsi que les dispositions prévues pour la signalisation et l'organisation de la circulation aux abords du chantier.

2.3.10. Le dossier bruit de chantier

Conformément à l'article R. 571-50 du Code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage. Ce dossier sera transmis au moins un mois avant le début des travaux aux préfets Paris/Yvelines et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier. Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

Au vu de ces éléments, les préfets pourront, s'ils estiment que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

2.3.11. Procédures liées à la sécurité

Conformément à l'article 46 du décret 2003-425 du 9 mai 2003 (dit décret STPG), ce projet est soumis à la réglementation sécurité des transports guidés (décret STPG) pour la partie urbaine et à la réglementation du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 pour la partie ferroviaire.

Le dossier préliminaire de sécurité sera réalisé lors des phases ultérieures d'étude et approuvé par le Préfet de la Région Ile-de-France avant d'engager les travaux. Le dossier de sécurité devra être réalisé et approuvé avant la mise en exploitation commerciale.

2.3.12. Amiante

Le 16 octobre 2015, la direction générale du travail a publié l'instruction n°DGT/CT2/2015/238 concernant l'application du décret du 29 juin 2015 relatif aux risques d'exposition à l'amiante. Ces textes précisent les mesures de prévention collective et individuelle lors des opérations exposant à l'amiante.

Le ministère du Travail appelle à une vigilance accrue tous les acteurs concernés (les agences de contrôle comme les professionnels...). L'objectif déclaré vise à améliorer la protection des travailleurs en fonction de données compilées sur le terrain et en laboratoire, avec un focus sur certaines opérations fortement émissives, notamment lors d'interventions sur des plâtres « amiantés ».

En pratique, cette instruction apporte un complément d'information sur les deux points techniques abordés dans le décret n°2015-789 (modifiant le n°2012-639 du 04 mai 2012 / Code du Travail) :

- l'abaissement –depuis le 2 juillet 2015 – de la valeur limite d'exposition professionnelle (VLEP-08h) à 10 fibres par litre d'air ;
- le maintien transitoire des trois niveaux d'empoussièrement selon les précédentes valeurs de seuil tout en rendant ces valeurs indépendantes de la VLEP (100, 6 000 et 25 000 fibres/litre).

De manière générale, le maître d'ouvrage est tenu de respecter des principes généraux de prévention pour assurer la sécurité et protéger la santé des personnes qui interviennent sur le chantier (art. L. 4531-1 du Code du travail). Dans ce cadre, la réglementation relative aux risques d'exposition à l'amiante prévoit des prescriptions spécifiques.

Le maître d'ouvrage doit ainsi produire au dossier de consultation des entreprises tout document permettant le repérage des enrobés contenant de l'amiante, tel que le dossier de l'ouvrage exécuté, le dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage, ou toutes informations disponibles sur les chaussées où les travaux sont réalisés (art. R. 4412-97 du Code du travail). Dans le cas où ces informations ne permettent pas d'établir de façon certaine l'absence d'amiante, il est procédé à des analyses de prélèvement par carottage par des laboratoires accrédités.

2.3.13. Bilan économique après mise en service

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

2.4. Schéma synthétique de l'insertion de l'enquête publique complémentaire dans la procédure administrative

Le schéma en page suivante présente de manière synthétique l'insertion de l'enquête publique complémentaire dans la procédure administrative. Seules les étapes structurantes pour parvenir à cette enquête complémentaire et y faisant suite sont présentées pour permettre une meilleure lisibilité.

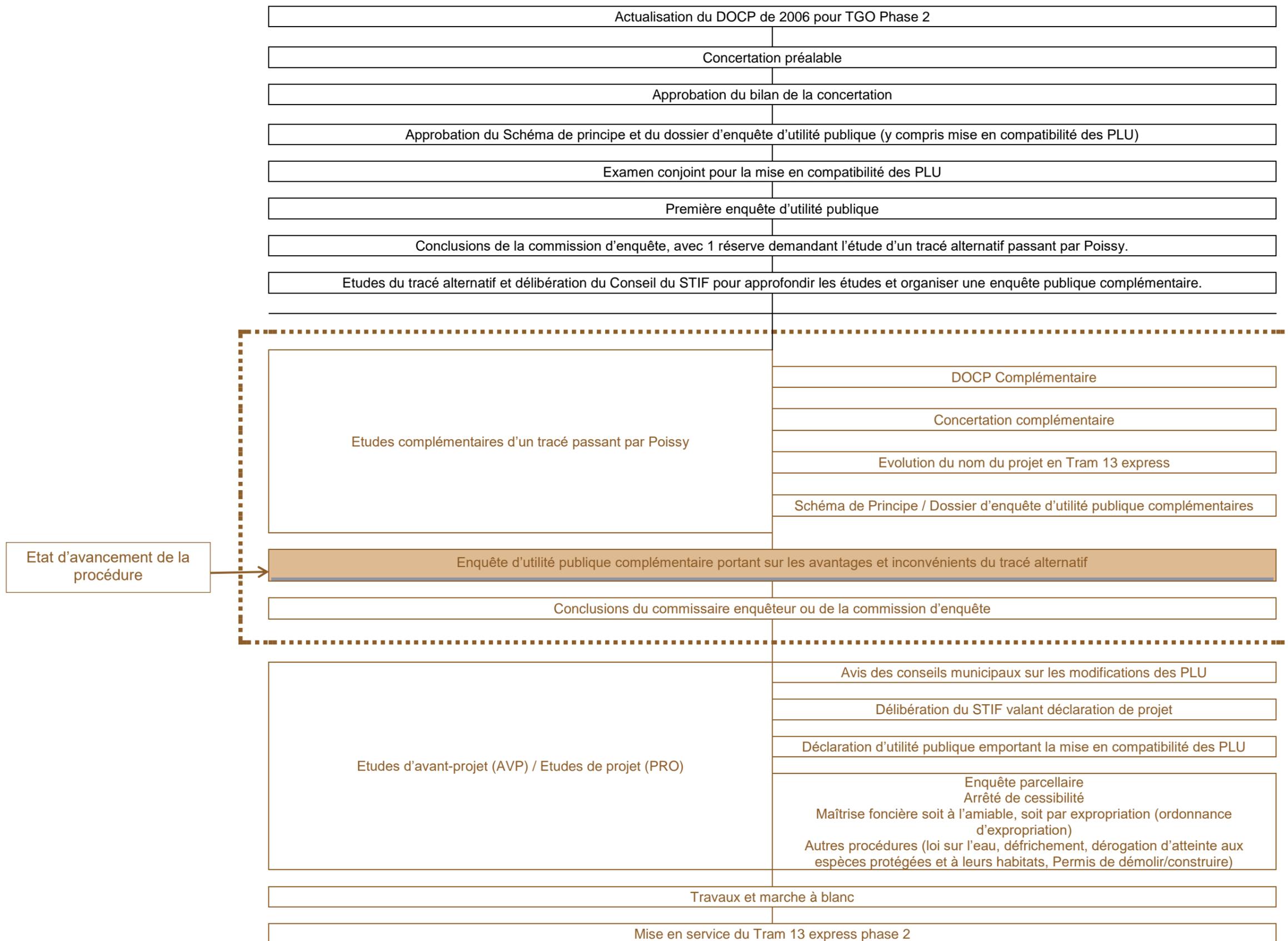


Figure 11 : Bilan sur les étapes passées et à venir du projet

2.5. Textes de référence

Ce chapitre a pour objet d'informer le public sur les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent la procédure de l'enquête publique.

Par ailleurs, le contenu des pièces du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été élaboré en prenant en compte l'ensemble des textes de référence applicables (lois, décrets, arrêtés, circulaires, normes et guides techniques). C'est notamment le cas de l'étude d'impact et des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

2.5.1. Textes généraux

- Code de l'expropriation pour Cause d'Utilité Publique ;
- Code de l'environnement ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code général de la propriété des personnes publiques ;
- Code de la route ;
- Code rural ;
- Code de la voirie routière ;
- Code du patrimoine ;
- Code des transports ;
- Code forestier ;
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

2.5.2. Textes relatifs à l'enquête publique complémentaire

L'enquête publique complémentaire est encadrée par l'article L. 123-14-II du code de l'environnement qui dispose qu'au vu des conclusions de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage peut demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et l'environnement. Dans ce cadre, la déclaration d'utilité publique sur l'ensemble du projet est reportée après clôture de l'enquête publique complémentaire.

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment (R123-23 du code de l'environnement) :

- Une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet par rapport à la version initialement soumise à l'enquête ;
- L'étude d'impact actualisée intégrant les modifications accompagnées de l'avis de l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement ;

Conformément à l'article L. 123-6- du Code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du même code, relatif aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, il peut être procédé à une enquête unique régie par le chapitre III (livre 1er, titre II), dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

A noter que l'enquête publique est requise :

- au titre des articles L. 110-1 et suivants et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- au titre des articles L. 123-1 et suivants ainsi que R. 123-1 et suivants du code de l'environnement (étude d'impact sur l'environnement) ;
- au titre des articles L. 153-54 et R. 153-14 du code de l'urbanisme (mise en compatibilité des documents d'urbanisme).

Le présent dossier d'enquête publique ne prend pas en compte l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes dans la mesure où la première demande d'autorisation a été déposée avant le 16 mai 2017, date d'application de l'ordonnance pour les projets soumis à étude d'impact systématique. Il s'agit de la demande de déclaration d'utilité publique effectuée lors du dépôt du dossier d'enquête en préfecture en vue de la première enquête publique qui s'est déroulée de juin à juillet 2014. En revanche, l'enquête publique complémentaire sera organisée conformément aux dispositions issues de l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

2.5.3. Textes relatifs à l'acte d'expropriation pour cause d'utilité publique

Code de l'expropriation, partie législative :

- articles L. 121-1 et suivants, concernant les dispositions générales relatives à la déclaration d'utilité publique ;
- articles L. 131-1 et suivants, concernant l'identification des propriétaires et la détermination des parcelles (enquête parcellaire).
- article L. 122-6 dispose que : « Lorsque les immeubles expropriés sont soumis à la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, la déclaration d'utilité publique peut prévoir que les emprises expropriées sont retirées de la propriété initiale. »
- article L. 132-2 du même Code précise que : « Lorsque la déclaration d'utilité publique prévoit, conformément à l'article L. 122-6, le retrait des emprises expropriées de la propriété initiale, l'acte prononçant la cessibilité précise l'emplacement de la ligne divisoire. »

Code de l'expropriation, partie réglementaire :

- articles R. 121-1 et suivants, concernant la déclaration d'utilité publique ;
- article R. 221-4 du Code de l'expropriation concernant l'ordonnance d'expropriation prévoit notamment que : « Lorsque la déclaration d'utilité publique a prévu que les emprises expropriées sont retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L. 122-6, elle constate l'existence de cette décision de retrait. »

2.5.4. Textes relatifs à l'étude d'impact

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L. 122-1 et suivants, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- articles L. 124-1 et suivants, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande).

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R. 122-1 et suivants, concernant les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

2.5.5. Textes relatifs à la déclaration de projet

- Les articles L. 126-1, R. 126-1 et suivants du code de l'environnement ;
- L'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.5.6. Textes relatifs à la concertation

Code de l'urbanisme, partie législative :

- article L. 102-3 concernant la procédure de concertation ;
- article R. 103-1 concernant les opérations d'aménagement soumises à concertation.

2.5.7. Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L. 414-4 et suivants concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R. 414-19 et suivants concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

2.5.8. Textes relatifs à l'évaluation socio-économique

Code des transports, partie législative :

- articles L. 1511-1 et suivants relatifs à l'élaboration des projets et au bilan socio-économique.

Code des transports, partie réglementaire :

- articles R. 1511-1 et suivants

Note technique :

- note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport

2.5.9. Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Code de l'urbanisme, partie législative :

- articles L. 153-1 et suivants, relatifs aux plans locaux d'urbanisme et notamment les articles L. 153-54 et suivants.
- articles L. 104-1 et suivants relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

Code de l'urbanisme, partie réglementaire :

- article R. 104-8 ;
- article R. 153-14, relatif à la mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique.

2.5.10. Textes relatifs à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L. 214-1 et suivants relatifs aux régimes et procédures d'autorisation ou de déclaration.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R. 214-1 et suivants concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration ;

- articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du Code de l'environnement relatifs aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface.

Arrêtés :

- Arrêté du 20 novembre 2009 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands et arrêtant le programme pluriannuel de mesures.

2.5.11. Textes relatifs à la protection des milieux naturels

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L. 341-1 et suivants (sites classés et inscrits) ;
- article L. 411-1 et suivants (espèces protégées) ;

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R. 341-1 et suivants (sites classés et inscrits) ;
- articles R. 411-1 et suivants (espèces protégées).

Code forestier :

- articles L. 311-1 et L. 312-1.

2.5.12. Textes relatifs à l'air et à la santé

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L. 220-1 et L. 220-2, L. 221-1 à L. 221-5, L. 222-1 à L. 222-7, L. 223-1 et L. 223-2 relatifs à la qualité de l'air et aux plans régionaux pour la qualité de l'air.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R. 221-1 et suivants concernant la surveillance de la qualité de l'air et les plans régionaux pour la qualité de l'air ;
- articles R. 222-13 et suivants concernant les plans de protection de l'atmosphère et les mesures susceptibles d'être mises en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique.

Circulaire :

- circulaire interministérielle n° 2005-273 du 25 février 2005, relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

2.5.13. Textes relatifs au bruit

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L. 571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R. 571-1, R. 571-44 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.

2.5.14. Textes relatifs à la protection du paysage et du patrimoine

Code du patrimoine, partie législative :

- article L. 611-1 du Code du patrimoine ;
- articles L. 621-1 et suivants du Code du patrimoine relatifs aux monuments historiques ;

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- articles R. 421-1 et suivants du Code de l'urbanisme relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et déclarations préalables ;
- articles L. 341-1 et suivants et R. 341-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs aux sites classés et inscrits ;
- circulaire du 30 octobre 2000 relative aux orientations pour la politique des sites.

2.5.15. Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques

Code du patrimoine, partie législative :

- articles L. 521-1 et suivants concernant l'archéologie préventive ;
- articles L. 531-14 et suivants concernant les découvertes fortuites.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- articles R. 532-1 et suivants concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventives ;
- articles R. 531-8 et suivants concernant les découvertes fortuites.

Circulaire :

- circulaire n° 2004/025 du 24 novembre 2004 (et son instruction jointe) relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports.

2.5.16. Textes relatifs au défrichement

- Les articles L. 341-1 et suivants et R. 341-1 et suivants du code forestier.

2.5.17. Textes relatifs aux espaces boisés classés et à la protection des alignements d'arbres

Code de l'urbanisme :

- articles L. 113-1 et suivants du code de l'urbanisme qui prévoit la protection d'espaces boisés classés dans les documents d'urbanisme ;

Code de l'environnement :

- article L. 350-3 du code de l'environnement relatif à la protection des alignements d'arbres qui bordent les voies de communication.

2.5.18. Textes relatifs à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport

Code des transports – version consolidée au 14 juillet 2012 :

- Décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
- Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2.5.19. Textes relatifs à l'adaptation des transports aux PMR

- Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite

SOMMAIRE DE LA PARTIE 2 : PRESENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX

PARTIE 2 : PRESENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX	86	5.1. Méthode d'analyse multicritère.....	154
1. Présentation de l'aire d'étude.....	86	5.2. Secteur du golf.....	155
1.1. Définition de l'aire d'étude et de l'aire d'influence du projet.....	86	5.3. Débranchement du RFN au sud de Poissy.....	157
1.2. Communes concernées.....	91	5.4. Passage sous le pont ferroviaire de la RD 190 et insertion de la station Poissy Gambetta.....	159
1.3. Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).....	91	5.5. Insertion sur le boulevard Gambetta (RD 190).....	162
1.4. Caractéristiques urbaines.....	92	5.6. Insertion sur la Place et le boulevard de l'Europe.....	164
1.5. Analyse sociodémographique de la situation actuelle.....	93	5.7. Insertion le long de la ZAC Rouget-de-Lisle et franchissement de la RD30.....	168
1.6. Analyse des déplacements actuels.....	95	5.8. Insertion au niveau de la rue Adrienne Bolland.....	170
1.7. Description des réseaux et de l'offre de transport.....	99	5.9. Franchissement du Groupe V du réseau Saint-Lazare.....	173
1.8. Modes actifs.....	120	5.10. Variantes d'implantation de la station terminus Achères Ville RER.....	176
1.9. Perspectives d'évolution dans le secteur d'étude.....	123	6. Description de l'insertion et des aménagements du tram 13 express phase 2.....	185
1.10. Analyse des besoins du secteur.....	137	6.1. Séquence RFN : de Saint-Germain GC à la sortie du golf.....	185
2. Les objectifs de l'opération.....	138	6.2. Séquence débranchement du RFN au sud de Poissy.....	187
3. Les enjeux du projet.....	139	6.3. Séquence tramway à Poissy.....	192
3.1. Enjeux techniques.....	139	6.4. Séquence tramway : franchissement du groupe V dans le secteur du Chêne Feuillu.....	209
3.2. Enjeux d'insertion.....	139	6.5. Séquence tramway : du Chêne Feuillu à Achères Ville RER.....	210
3.3. Enjeux en termes de performances et de temps de parcours.....	139	7. Le matériel roulant.....	212
3.4. Enjeux en termes d'intermodalité et de desserte.....	139	7.1. Caractéristiques principales du tram-train.....	212
3.5. Enjeux environnementaux.....	140	7.2. Dimensionnement du parc de matériel roulant.....	212
3.6. Compatibilité avec les documents de planification urbaine.....	140	7.3. Aptitude à la circulation sur le RFN et sur voirie urbaine.....	212
3.7. Enjeux économiques.....	140	8. Offre de transport.....	213
3.8. Enjeux socio-économiques et de desserte.....	140	9. Coûts d'investissement.....	214
3.9. Enjeux spécifiques.....	140	10. Les partenaires du projet.....	215
4. Etudes préalable et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet.....	141		
4.1. Historique de la Grande Ceinture.....	141		
4.2. La Grande Ceinture Ouest (GCO).....	141		
4.3. Naissance du projet.....	142		
4.4. Projet Tangentielle Ouest (Tram 13 express).....	143		
4.5. Les études préalables à l'enquête publique initiale.....	145		
4.6. De l'enquête publique initiale aux études préalables à l'enquête publique complémentaire.....	146		
4.7. Les grandes dates du projet.....	149		
4.8. Programme du Tram 13 express.....	152		
5. Les variantes étudiées.....	154		

PARTIE 2 : PRESENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX

L'objet de ce chapitre est de présenter le projet du Tram 13 express phase 2 soumis à enquête publique complémentaire après avoir rappelé le contexte actuel et les décisions ayant abouti à son élaboration.

1. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE

1.1. Définition de l'aire d'étude et de l'aire d'influence du projet

1.1.1. Définition de l'aire d'étude

L'**aire d'étude** a été définie pour l'élaboration de l'étude d'impact *initiale* sur la base du tracé de la phase 2 du Tram 13 express, étudié dans le Schéma de Principe entre Saint-Germain-en-Laye et Achères, projet ayant fait l'objet d'une concertation publique préalable du 15 avril au 17 mai 2013 ainsi que d'une enquête d'utilité publique entre le 16 juin et le 26 juillet 2014.

Suite aux conclusions de cette enquête publique (réserve n°3 de la commission d'enquête), le Conseil du STIF du 11 février 2015 a autorisé les maîtres d'ouvrage à étudier un tracé alternatif passant par le centre-ville de Poissy et impliquant une modification de l'aire d'étude. Cette dernière comprend donc une partie du tracé initial ainsi que le nouveau tracé dans le centre de Poissy. La comparaison entre les deux tracés et les deux aires d'études est faite dans la pièce 0 du dossier d'enquête d'utilité publique « *Note sur les modifications substantielles du projet* ».

L'étude d'impact et les cartographies associées dépendent de cette aire d'étude. Celle-ci doit couvrir l'ensemble du territoire comprenant les enjeux environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à proximité. Aussi, l'aire d'étude est définie **sur une distance de 500 m de part et d'autre du tracé du Tram 13 express phase 2 entre les communes de Saint-Germain-en-Laye et Achères**. Elle constitue donc une bande d'environ 1 km de large centrée sur le tracé de la ligne.

Son étendue est adaptée à l'analyse du milieu physique et du milieu naturel (entités géographiques), de la socio-économie et du fonctionnement territorial (aménagement et urbanisme, déplacements) et de certains thèmes en fonction de leurs contraintes réglementaires (monuments historiques, sites industriels).

Ce même périmètre sera utilisé ultérieurement dans l'étude d'impact pour définir les impacts prévisibles du projet sur cet environnement en fonction des enjeux identifiés ainsi que les mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

L'aire d'étude, correspond globalement à **la zone d'influence directe du projet Tram 13 express phase 2**. Il est considéré en effet qu'une station de type tramway a une influence directe dans un rayon d'environ 500 m. **C'est au sein de cette aire d'étude que les effets du projet en phases travaux et exploitation sont identifiés.**

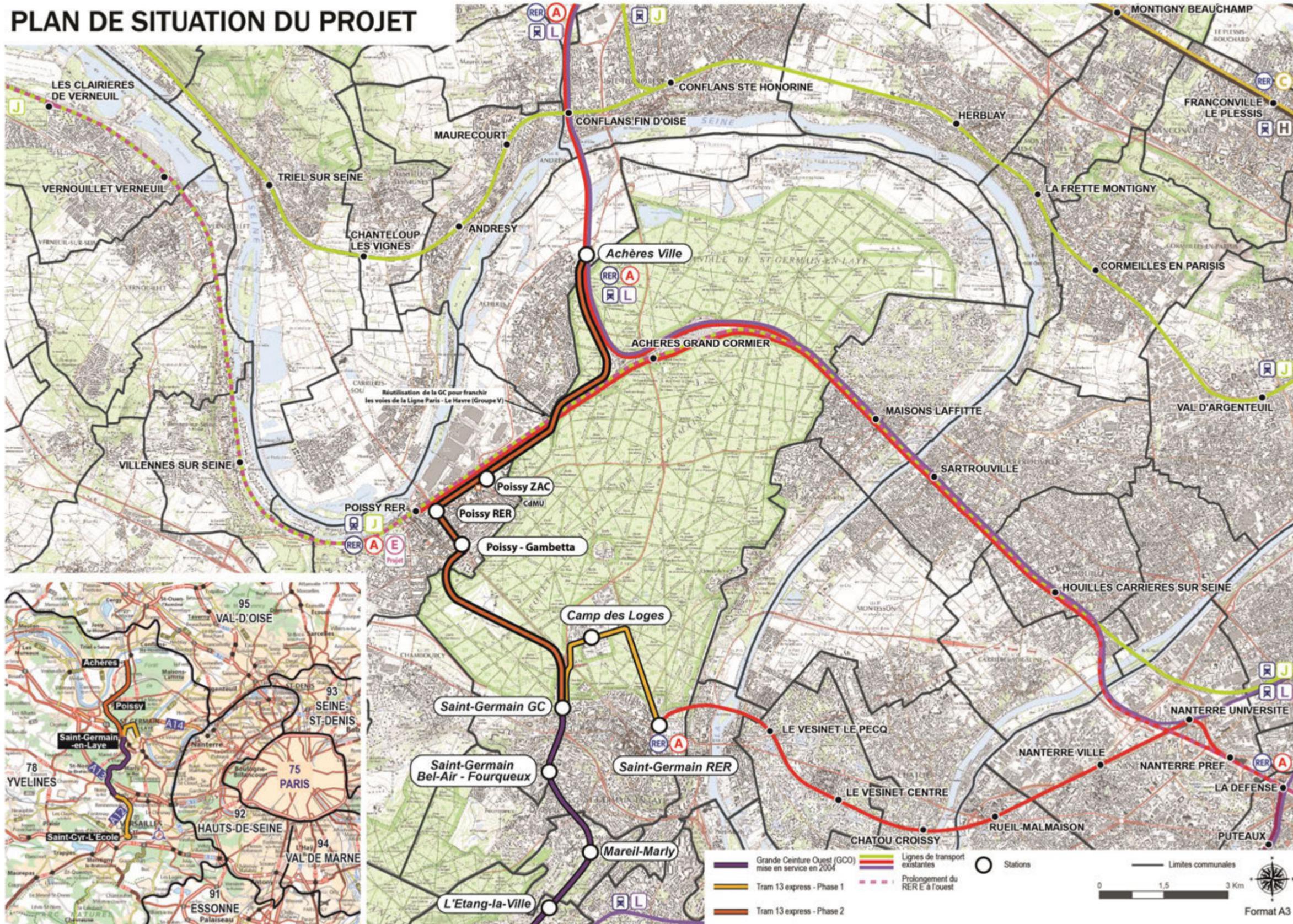
Par ailleurs, **pour certains thèmes, l'aire d'étude a été plus ou moins élargie**. En effet, certains enjeux environnementaux se développent sur de larges espaces pour lesquels l'analyse sur le seul rayon de 500 mètres ne permet pas une approche complète des sensibilités environnementales ou économiques.

C'est le cas notamment des projets urbains, des documents d'urbanisme et schémas directeurs supracommunaux, de la desserte des territoires (dont le rayon est susceptible d'être étendue selon le mode de déplacement utilisé pour le rabattement vers le Tram 13 express Phase 2), de la thématique de l'eau, de la météorologie ou encore la socio-économie dont l'analyse est faite à l'échelle communale (pour cette thématique, la commune de Carrières-sous-Poissy, située dans un périmètre d'un kilomètre autour de la station Poissy RER du Tram 13 express Phase 2, est prise en compte).

1.1.2. Le périmètre projet

Le **périmètre d'intervention** est défini sur le Plan Général des Travaux, pièce C du présent dossier d'enquête d'utilité publique. **Il s'agit du périmètre d'intervention durant les travaux**, c'est-à-dire la limite d'emprise qui sera potentiellement impactée pour permettre la réalisation du projet entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.

PLAN DE SITUATION DU PROJET



ZONE D'ETUDE

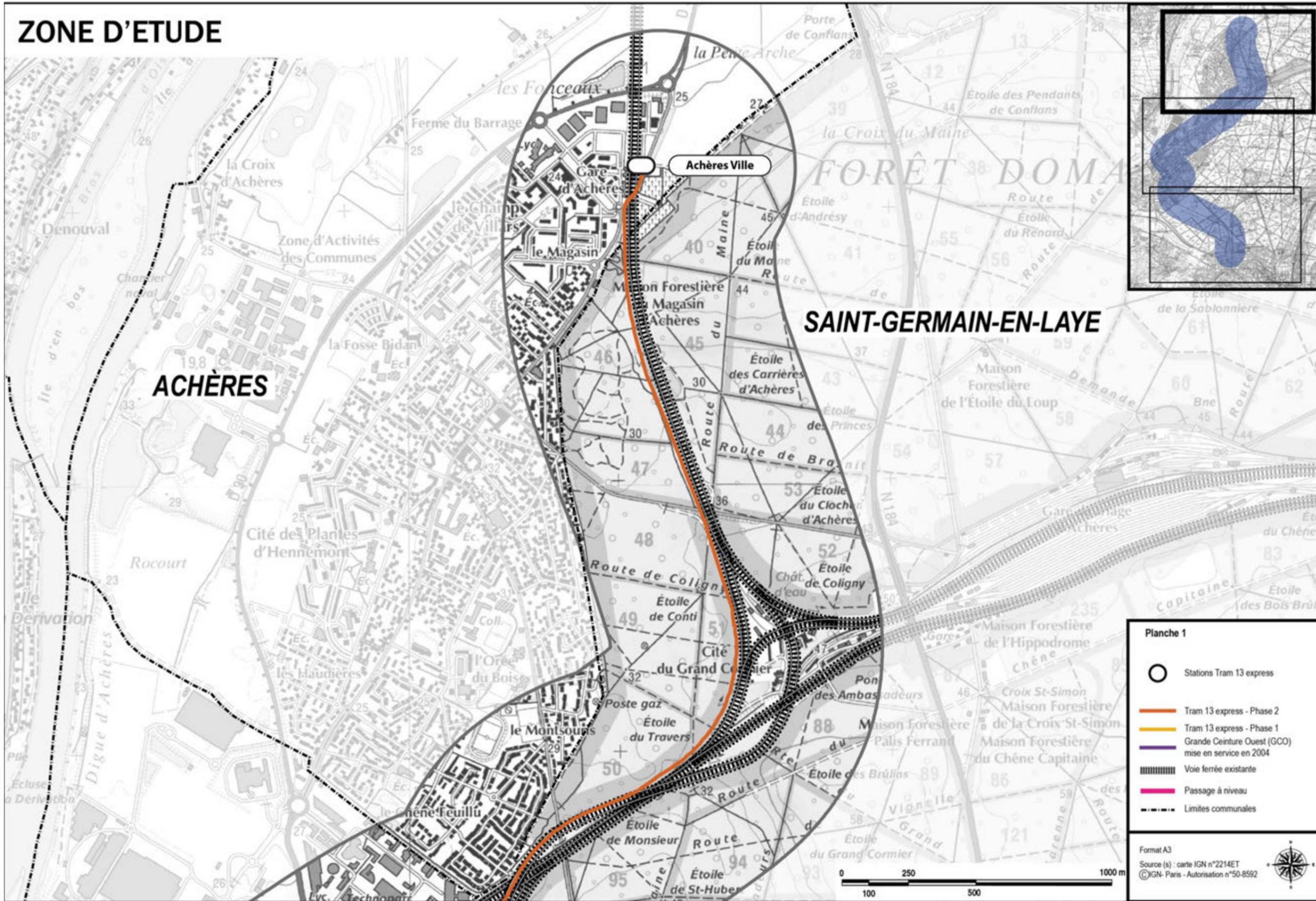
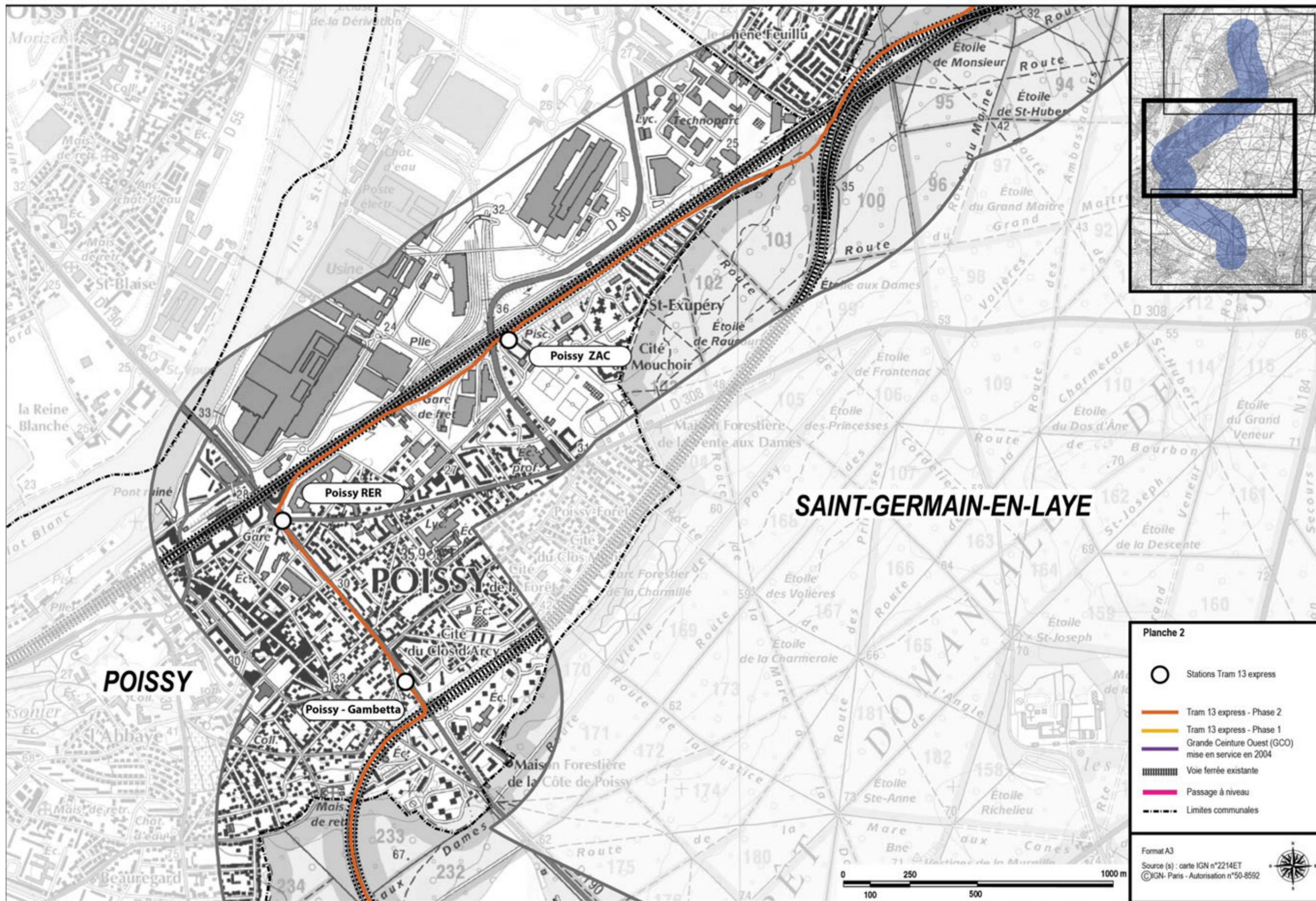
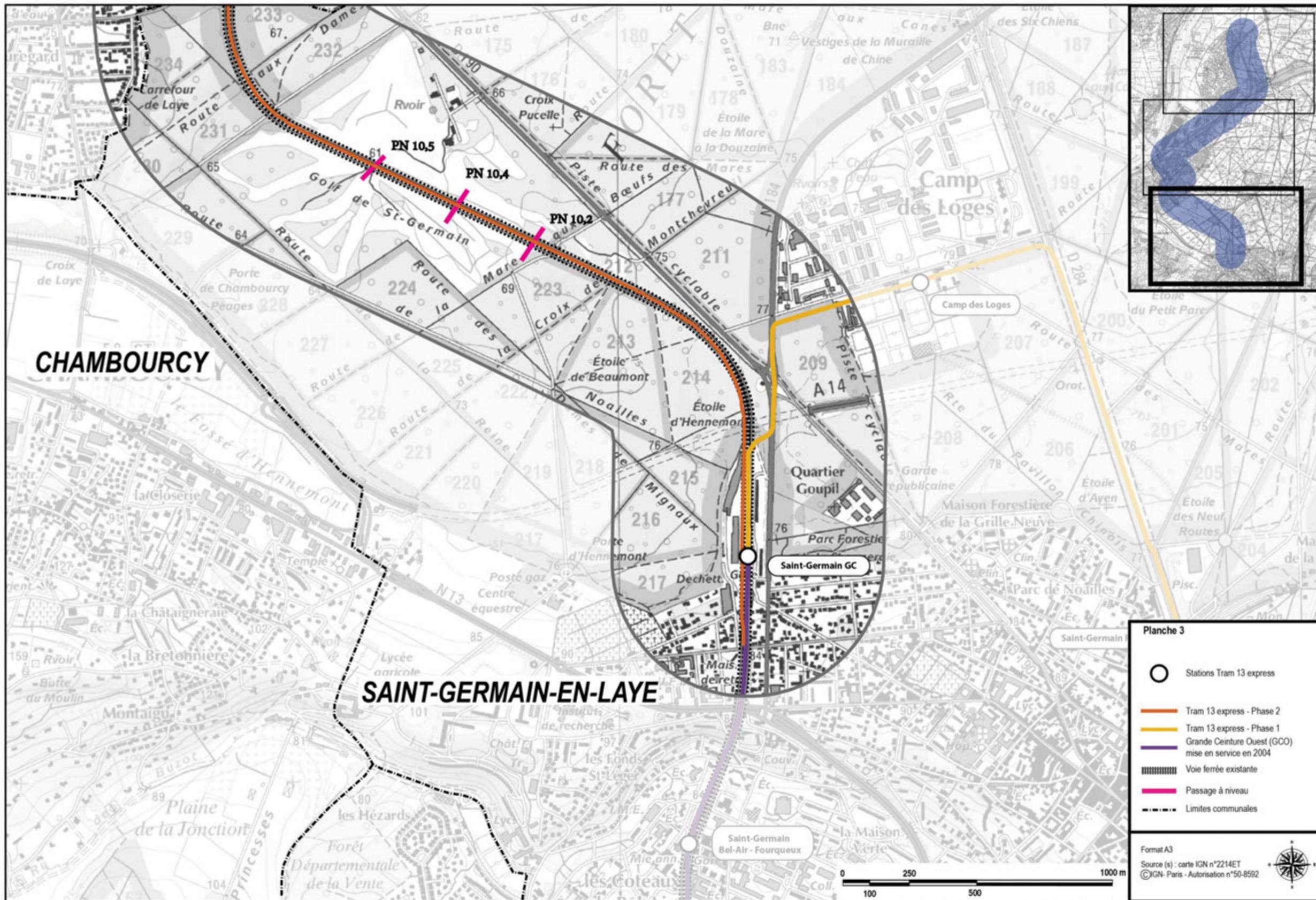


Planche 1

- Stations Tram 13 express
- Tram 13 express - Phase 2
- Tram 13 express - Phase 1
- Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
- Voie ferrée existante
- Passage à niveau
- Limites communales

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





1.2. Communes concernées

Le projet Tram 13 express phase 2 traverse trois communes : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, toutes situées dans le département des Yvelines.

1.3. Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)

1.3.1. Communauté urbaine du Grand Paris Seine et Oise (GPS&O)

Suite à la loi MAPTAM, par deux arrêtés préfectoraux du 28 décembre 2015, le préfet des Yvelines a créé le 1er janvier 2016 la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O). Ainsi, les communes **d'Achères et de Poissy** ont intégré ce nouvel Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) dans un territoire rassemblant 73 communes et plus de 400 000 habitants issus de la fusion de 6 intercommunalités (Communautés de Communes des Portes de l'Île de France, Seine-Mauldre, Coteaux du Vexin et Poissy-Achères-Conflans et Communautés d'Agglomération Mantes en Yvelines, Seine et Vexin et 2 Rives de Seine).

Cette EPCI est actuellement en train de s'organiser de manière à gérer l'ensemble des compétences qui lui sont attribuées.

Les futures compétences obligatoires développées seront :

- le développement économique ;
- l'aménagement de l'espace communautaire ;
- l'équilibre social de l'habitat ;
- la politique de la ville ;
- l'accueil des gens du voyage ;
- la collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés.

A noter également que cette EPCI pourra prendre en charge des compétences optionnelles (voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire, environnement et cadre de vie, construction, aménagement, etc.) ou facultatives (pistes cyclables d'intérêt communautaire, études et travaux nécessaires à la desserte du haut-débit du territoire).

1.3.2. Communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine (SGBS)

La commune de **Saint-Germain-en-Laye** fait partie de la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine. Elle est, de la même manière que la CU GPSO, née au 1er janvier 2016. Elle est le résultat de la fusion de trois communautés d'agglomération déjà existantes, à savoir Saint-Germain-Seine-et-Forêt (Saint-Germain, Le Pecq, Marly-le-Roi, Mareil-Marly, Le Port-Marly, Louveciennes, Aigremont, Chambourcy, Fourqueux, l'Étang-la-Ville), la communauté de communes Maisons-Mesnil, et la communauté d'agglomération de la Boucle de Seine (Sartrouville, Houilles, Chatou, Le Vésinet, Montesson, Croissy-sur-Seine, Carrières-sur-Seine).

Le siège de Saint-Germain Boucles de Seine est installé à la mairie du Pecq. L'ensemble des conseils municipaux des 20 communes ont désigné les 92 conseillers communautaires fin 2015.

L'extrait du registre communal du 7 décembre 2015 suivant fait état des compétences que la communauté de commune doit ou peut développer :

Des compétences obligatoires pour lesquels il n'existe pas de choix :

- Développement économique
- Aménagement de l'espace communautaire
- Equilibre social de l'habitat
- Politique de la ville
- Accueil des gens du voyage
- Collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés

Des compétences optionnelles qui nécessitent d'établir un choix parmi une liste :

- Voirie et parcs de stationnement d'intérêt communautaire
- Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie
- Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire

Des compétences facultatives :

- Etudes et travaux nécessaires à la desserte en Haut-Débit du territoire
- Piste cyclables d'intérêt communautaire

1.4. Caractéristiques urbaines

1.4.1. Structure générale de l'urbanisation actuelle

Les communes d'Achères et Poissy s'inscrivent dans l'aire d'influence du pôle urbain de Saint-Germain-en-Laye. La commune de Saint-Germain-en-Laye remplit une fonction de pôle de transport, de commerces et d'emplois offrant à la ville un rayonnement important sur l'ouest parisien.

La carte ci-contre présente le mode d'occupation des sols sur l'aire d'étude.

L'occupation du sol est contrastée au sein de l'aire d'étude, la forêt de Saint-Germain-en-Laye constituant une coupure dans l'urbanisation.

Ainsi, les zones les plus peuplées et également constituant des pôles d'emplois sont situées au Sud de l'aire d'étude du Tram 13 express phase 2 (Pôle de Saint-Germain-en-Laye), au centre (Poissy) et au nord (Achères).

1.4.2. Grands équipements

Infrastructures majeures à l'échelle régionale

Plusieurs infrastructures majeures au niveau régional traversent le périmètre d'étude. Elles constituent des barrières, difficiles à franchir, qui conditionnent l'organisation du territoire.

Il s'agit des infrastructures routières telles que l'Autoroute A14 qui intercepte la zone d'étude, ainsi que les réseaux ferroviaires, tels que le tracé de la Grande Ceinture et les différentes lignes RER et SNCF.

Les autres équipements

Les équipements administratifs sont situés le plus souvent dans les centres-villes des communes.

En revanche, le périmètre d'étude et ses abords sont marqués par plusieurs grands équipements qui conditionnent également l'aménagement du territoire. En particulier, plusieurs équipements militaires sont recensés tels : le Camp des Loges et le Quartier Goupil (Garde Républicaine) à Saint-Germain-en-Laye ainsi que des équipements scolaires et sportifs à Achères et Poissy.

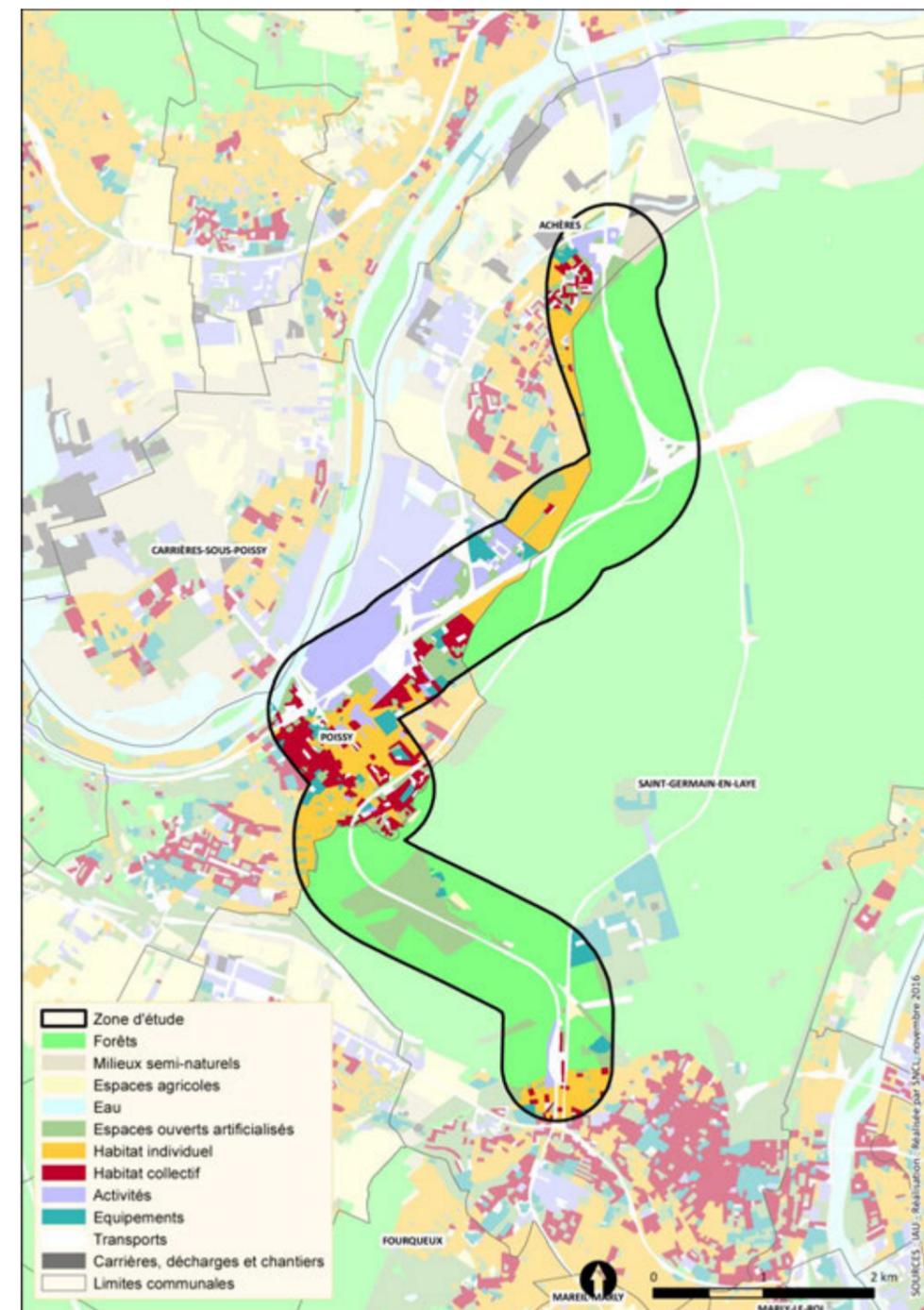


Figure 12 : L'occupation des sols

Source : IAU IDF

1.5. Analyse sociodémographique de la situation actuelle

Les données sont issues du recensement général de la Population (RGP) de 2012 de l'INSEE.

Deux ensembles d'urbanisation continue se détachent au sein du périmètre d'étude :

- le secteur des communes du nord du périmètre de l'aire d'étude du Tram 13 express phase 2 : le secteur le plus densément peuplé se situant au centre de Poissy et, au sud d'Achères et au cœur de Chambourcy ;
- Saint-Germain-en-Laye.

Les communes de l'aire d'étude du Tram 13 express regroupaient 112 200 habitants et 50 700 emplois en 2012.

1.5.1. Répartition des populations

La répartition de la population est présentée sur la carte ci-contre et le tableau ci-dessous.

Territoire	Population totale 2012	Densité de population au km ² en 2012	Répartition de la population à l'échelle de l'aire d'étude 2012
Achères	19 500	2 000	17 %
Poissy	37 600	3 000	34 %
Saint-Germain-en-Laye	39 500	800	35 %
Carrières-sous-Poissy	15 600	2 100	14 %

Tableau 1 : Caractéristiques de la population dans le périmètre d'étude

Source : INSEE, recensement général de la population 2012

Saint-Germain-en-Laye est la commune la plus peuplée avec une population d'environ 39 500 habitants mais beaucoup moins dense. Poissy est également une ville assez peuplée avec environ 37 600 habitants. Achères compte pour sa part un peu moins de 20 000 habitants, tout comme Carrières-sous-Poissy avec environ 15 000 habitants.

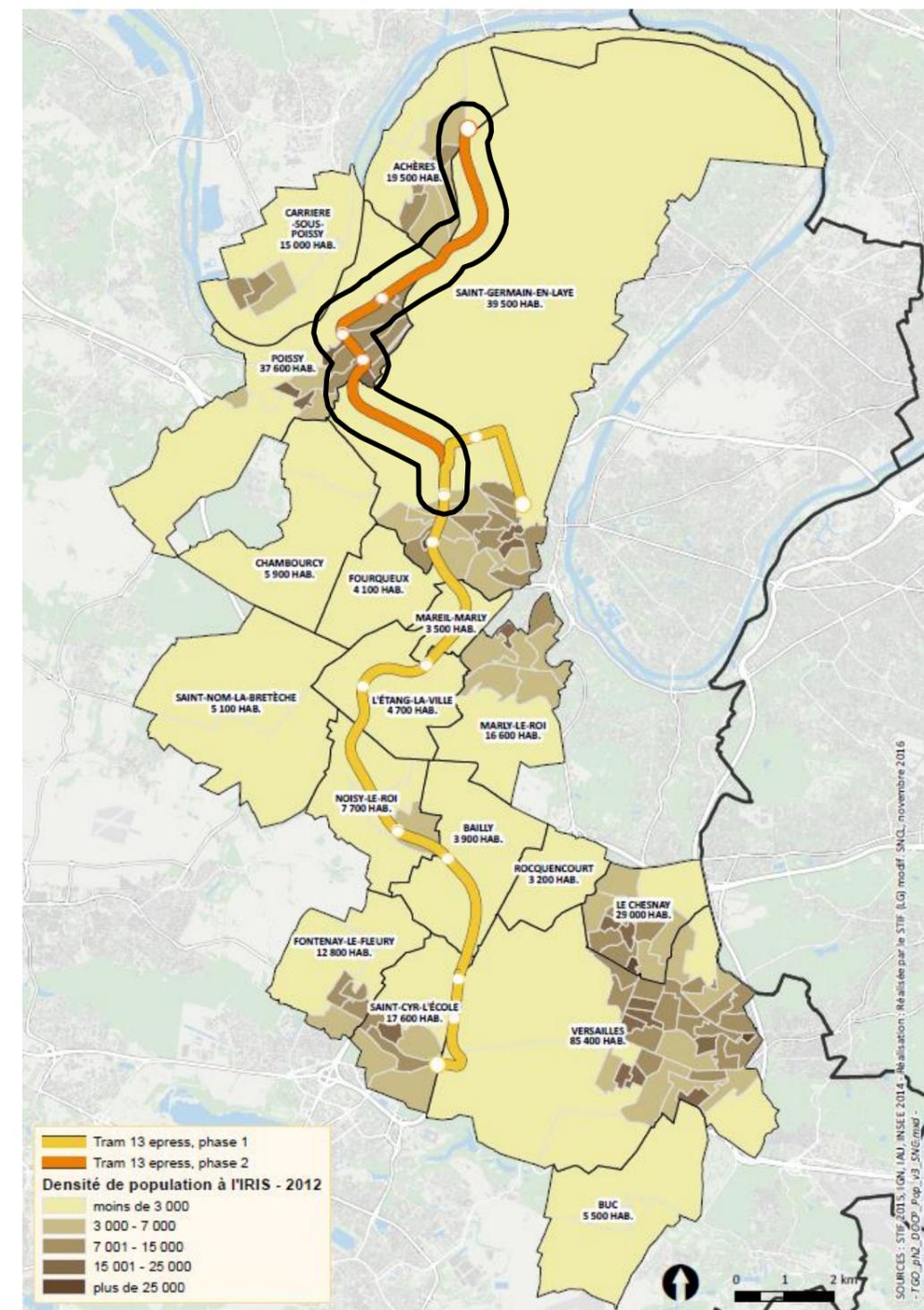


Figure 13 : Densité de population en 2012 à la commune

Source : INSEE, RGP 2012

1.5.2. Répartition des emplois

Les emplois, au sein des communes interceptées par le Tram 13 express phase 2 se répartissent de la façon suivante :

- **Les communes du nord de l'aire d'étude**, accueillent environ 31 000 emplois, soit 63% des emplois des communes concernées. Poissy est la commune possédant la densité d'emplois la plus forte au droit du tracé (environ 47% des emplois des communes interceptées par le tracé du projet Tram 13 express Phase 2) ;
- **La commune de Saint-Germain-en-Laye** accueille environ 19 000 emplois, soit 40% des emplois des communes concernées par l'aire d'étude.

La répartition des emplois au sein des communes de l'aire d'étude est présentée sur la carte ci-contre et dans le tableau ci-dessous pour les communes interceptées par le tracé.

Enfin, hors zone d'étude mais à proximité, on peut considérer :

- la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- L'agglomération de Versailles ;
- le plateau de Saclay ;
- la zone d'emplois de Vélizy-Villacoublay.

Territoire	Emplois en 2012	Densité d'emploi au km ² en 2012	Répartition des emplois à l'échelle de l'aire d'étude 2012
Achères	4 600	487	9 %
Poissy	23 500	1 769	46 %
Saint-Germain-en-Laye	19 000	400	37 %
Carrières-sous-Poissy	3 600	500	7 %

Tableau 2 : Caractéristiques de l'emploi dans le périmètre d'étude

Source : INSEE, recensement général de la population 2012

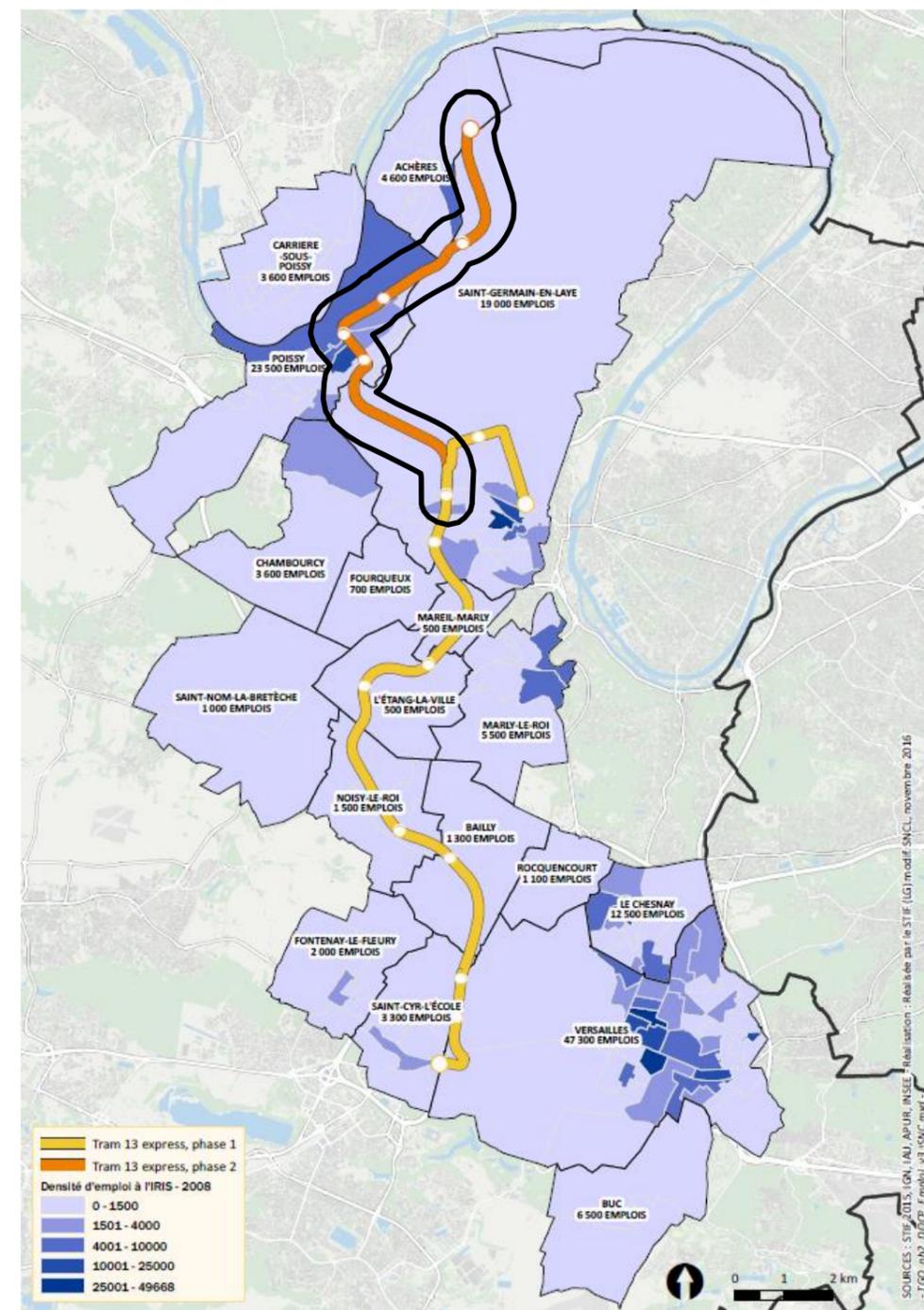


Figure 14 : Densité d'emplois en 2012 à la commune

Source : INSEE, RGP 2012

1.6. Analyse des déplacements actuels

L'analyse des déplacements s'intéresse aux migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail pour les actifs et le domicile et l'établissement scolaire pour les étudiants.

Les analyses des navettes domicile-travail et domicile-études ont été réalisées à partir des données issues du recensement de population de l'INSEE de 2012, à l'échelle de l'ensemble du Tram 13 express (phases 1 et 2).

1.6.1. Déplacements internes et externes des communes de la bande d'étude

1.6.1.1. Domicile-Travail

Près de la moitié (45 %) des migrations pendulaires émises par le périmètre d'étude correspondent à des échanges internes dont 85 % sont internes à la commune d'origine. Les échanges entre communes du périmètre d'étude sont fortement orientés vers les trois pôles d'emplois principaux : Saint-Germain-en-Laye (16%), Versailles-Le Chesnay (44%) et Poissy (13%). Les communes desservies par la Grande Ceinture Ouest échangent majoritairement avec Saint-Germain-en-Laye et les communes limitrophes de Versailles avec le secteur Versailles-Le Chesnay.

Malgré la présence de la Grande Ceinture Ouest, la part modale Transport en Commun (TC) est particulièrement faible sur les échanges internes à la zone d'étude avec Saint-Germain-en-Laye (moyenne de 14 %). À l'inverse, les réseaux bus et ferrés qui relient Versailles et aux villes voisines sont plus attractifs avec une part modale TC moyenne de 23 %. La part modale TC des échanges avec Poissy est plus faible : elle se situe vers 9 %. A noter que ces chiffres doivent être nuancés au regard du pourcentage moyen de trajets venants des départements alentours : 53 % vers Poissy et Achères, 47% pour Saint-Germain-en-Laye et 45 % pour Versailles.

Au-delà du secteur d'étude, les déplacements se font majoritairement avec le reste des Yvelines, les Hauts de Seine et Paris. Les communes actuellement desservies par une offre de transport structurante (Saint-Germain-en-Laye, Versailles, Poissy) sont celles qui échangent le plus avec ces départements.

1.1.1.1. Domicile-Etudes

La structure des migrations pendulaires domicile-études internes au périmètre est relativement proche de la structure des migrations pendulaires domicile-travail : prédominance des flux internes aux communes ou en échange avec les trois pôles d'enseignement Saint-Germain-en-Laye, Versailles-Le-Chesnay et, dans une moindre mesure, Poissy.

61 900 flux sont internes au périmètre d'étude dont 52 000 sont internes aux communes. Le périmètre d'étude reçoit 28 900 flux de navettes domicile-études de l'extérieur du périmètre d'étude. Parmi les 28 900 flux de navettes, 48 % sont à destination de Versailles et du Chesnay, 30 % de Saint-Germain-en-Laye et 11 % à destination de Poissy.

Cette structure des migrations pendulaires s'explique par la présence d'un grand nombre d'établissements d'enseignement notamment supérieur sur ces communes.

Ces trois pôles attirent de nombreuses migrations pendulaires en provenance de la région, principalement en provenance du reste du département des Yvelines. Parmi les principales provenances des élèves / étudiants du périmètre d'étude, 68 % proviennent du reste des Yvelines, 4 % des Hauts-de-Seine et 1 % de Paris.

Les cartes ci-après présentent les flux de déplacement.

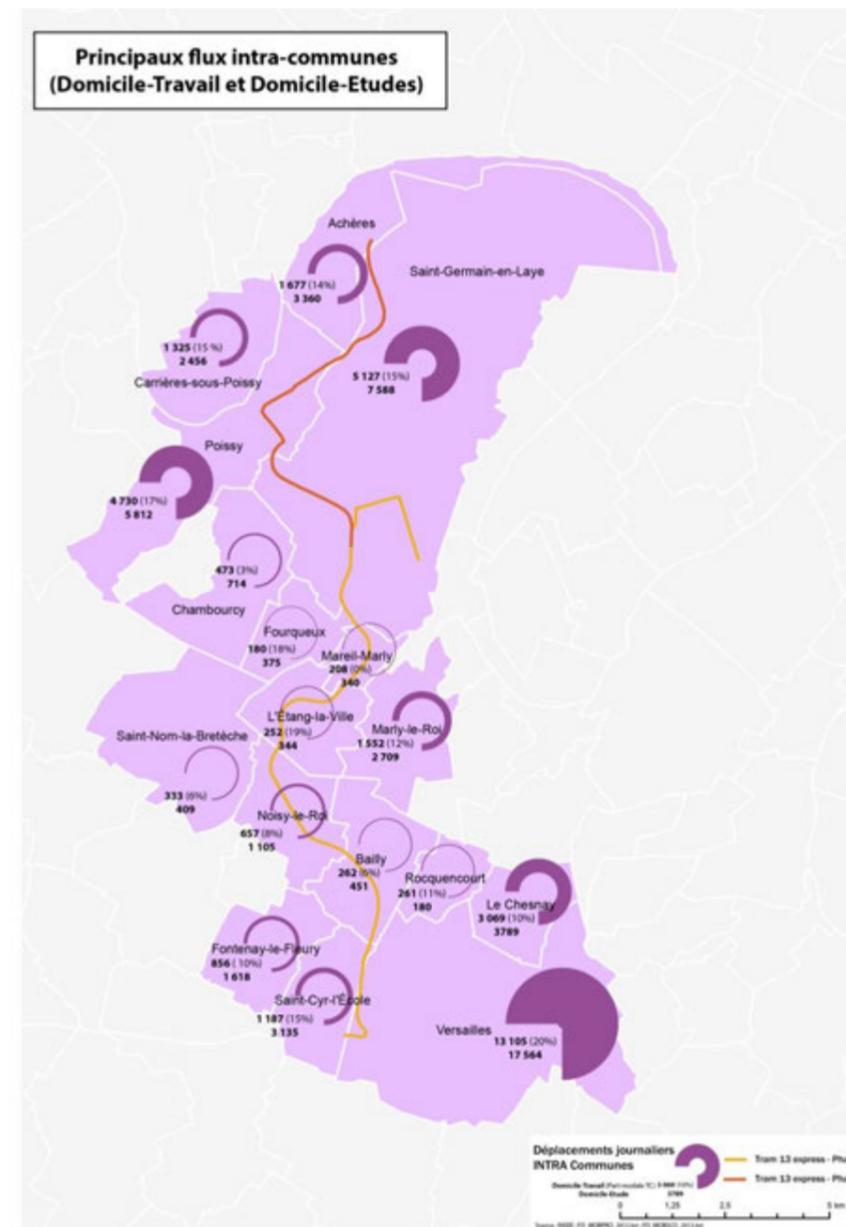


Figure 15 : Principaux flux intra-communes (domicile-travail et domicile-études)

Source : INSEE, RGP 2012

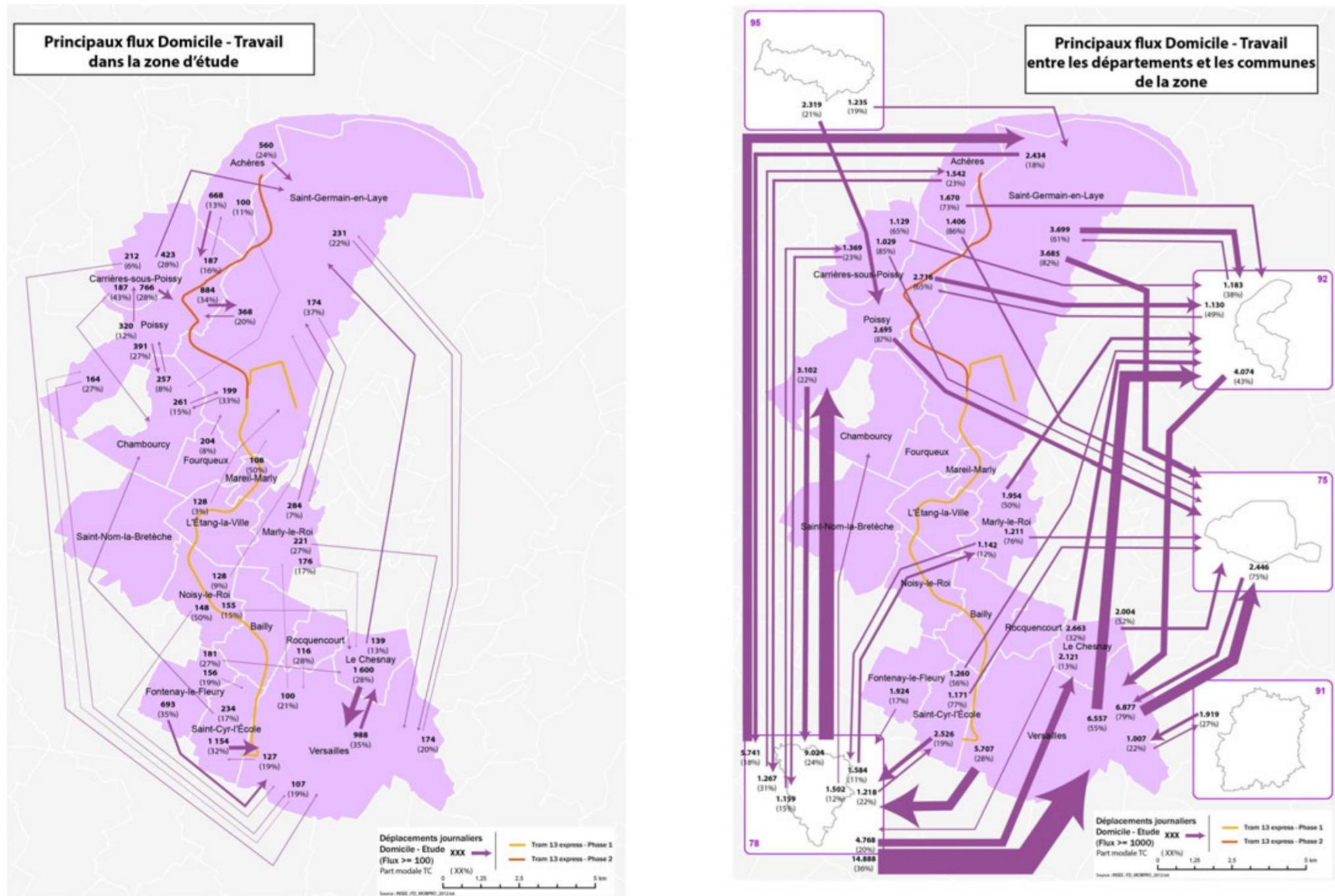


Figure 16 : Migrations pendulaires domicile-travail

Source : Source : INSEE, RGP 2012

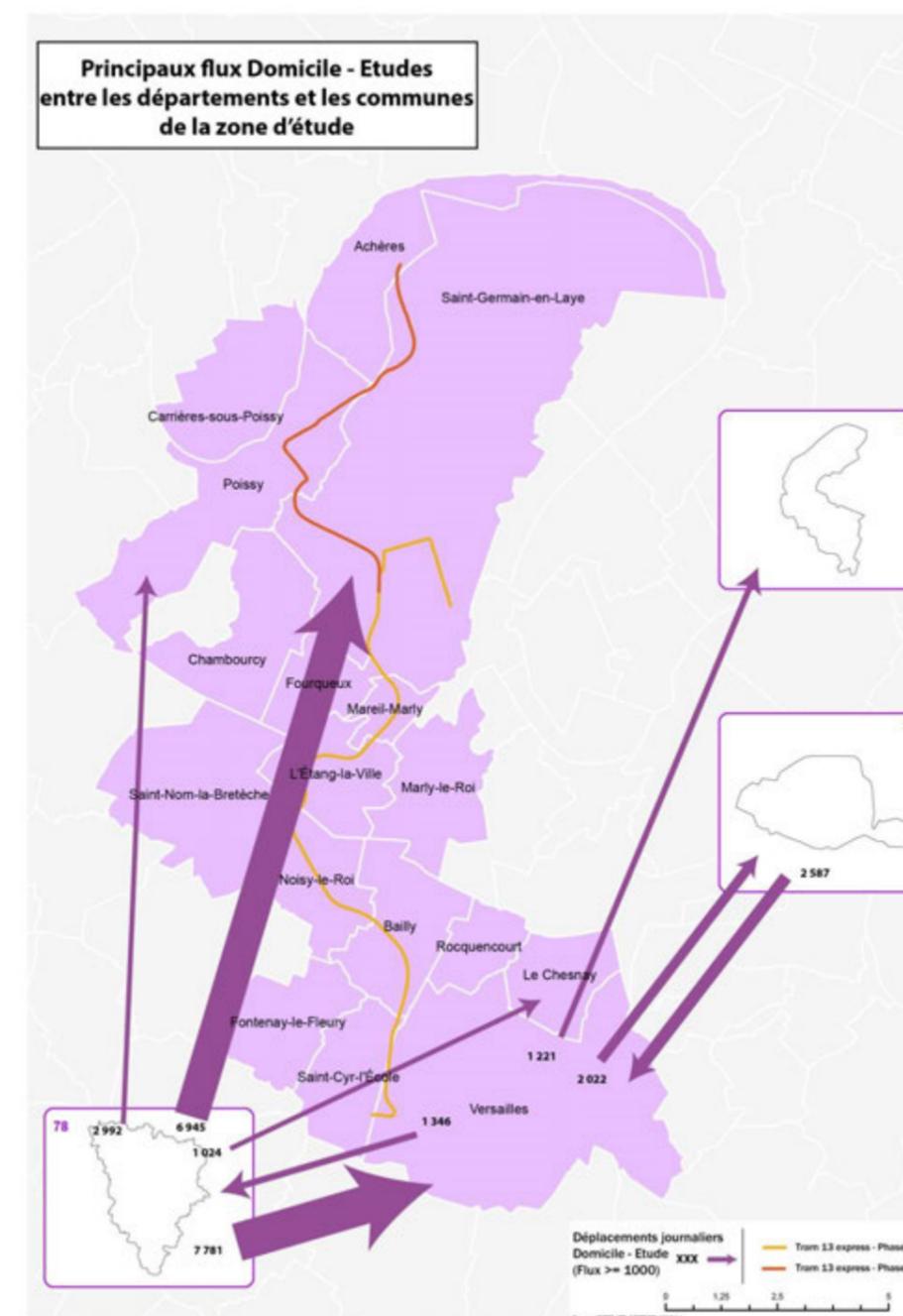
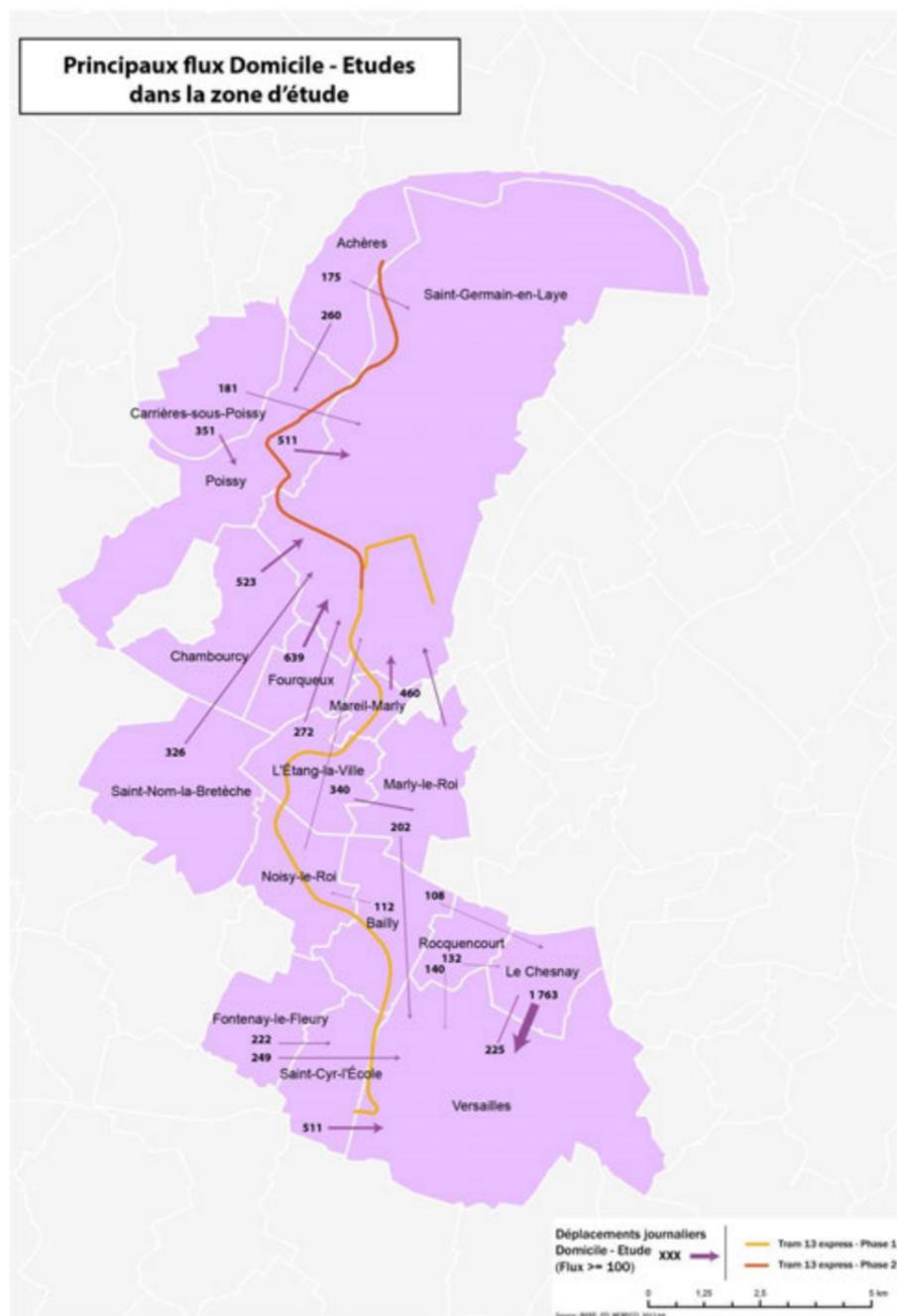


Figure 17 : Migrations pendulaires domicile-études

Source : Source : INSEE, RGP 2012

1.6.2. Organisation des flux de déplacements internes

L'analyse des navettes Domicile/Travail et Domicile/Etudes échangées entre les communes dans un périmètre d'influence élargi (tenant compte des potentialités de rabattement au droit des gares existantes) montre que celui-ci est composé de trois bassins de vie dissociés :

- **un bassin Nord composé des communes de Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Poissy, Achères et Carrières-sous-Poissy, et d'une partie des communes de la Forêt de Marly (Fourqueux, Mareil-Marly).**

Ce bassin se révèle fortement polarisé par le centre de Saint-Germain-en-Laye, second pôle le plus important de la zone d'étude et dans une moindre mesure, par le centre de Poissy.

Ces communes sont vouées à se développer fortement au cours des 20 prochaines années à la fois par des projets urbains et économiques et d'infrastructure.

- **un bassin médian composé des communes à vocation principalement résidentielle de la Forêt de Marly, soit l'Étang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly.**

Les communes de ce bassin, éloignées à la fois de Versailles et de Saint-Germain-en-Laye, sont de type « multi-polarisé », leurs centres d'attraction étant répartis entre plusieurs communes (Marly le Roi, Versailles, communes voisines...).

- **un bassin Sud composé des communes de Versailles, Le Chesnay, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'École, Fontenay-le-Fleury et Buc ; ce bassin est centré sur Versailles et Le Chesnay qui fonctionnent comme une ville-centre unique et le pôle urbain et d'activités majeur de la zone d'étude.**

La zone de Versailles-le-Chesnay est le pôle urbain et économique le plus important du périmètre d'étude. Dans un horizon de 20 ans, il connaîtra le développement de nombreux projets économiques, principalement autour de Saint-Cyr-l'École et du sud de Versailles ainsi que de nombreux projets de transports en commun et routiers.

Les flux de migrations alternantes échangés entre les communes du nord et du sud du périmètre du projet, qui rassemblent l'essentiel de la population du périmètre d'étude, se révèlent faibles pour les raisons suivantes :

- l'éloignement géographique (environ 20 km entre Poissy et Versailles) ;
- la coupure créée par la Plaine de Versailles et la Forêt de Marly.

L'amélioration des conditions de déplacements entre ces deux bassins extrêmes du périmètre par une infrastructure de transport attractive induira progressivement un développement des échanges.

1.6.3. Synthèse de l'analyse des déplacements

L'analyse des flux de navettes Domicile/Travail et navettes Domicile/Etude met en exergue que trois bassins de vie générant la majorité des déplacements sont présents le long du Tram 13 express. Il s'agit :

- **d'un bassin Nord** (autour de Saint-Germain-en-Laye et Poissy) ;
- **d'un bassin Médian** (l'Étang la Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly) ;
- **d'un bassin Sud** (Rocquencourt, Saint-Cyr, Fontenay-le-Fleury, Buc, Versailles et Le Chesnay)

Les flux Nord-Sud et Sud-Nord prédominent.

Au-delà du secteur d'étude, les flux de navettes domicile-travail se font majoritairement avec le reste des Yvelines, les Hauts de Seine et Paris. Les communes actuellement desservies par une offre de transport structurante (Saint-Germain-en-Laye Germain, Versailles, Poissy) sont celles qui échangent le plus avec ces départements.

Concernant, les flux de migrations pendulaires domicile-étude, les flux entrants dominant et proviennent essentiellement du département des Yvelines.

1.7. Description des réseaux et de l'offre de transport

1.7.1. Réseau routier

Le département des Yvelines recense sur son territoire une grande densité d'infrastructures routières structurantes.

Le réseau autoroutier structurant (A12, A13, A14) a une orientation permettant de relier la capitale. L'A86 constitue une seconde rocade pour l'agglomération parisienne, la première étant constituée par le boulevard périphérique. Les routes nationales RN13, RN184 et RN12 constituent également des axes structurants du département qui intéressent la zone d'étude.

De nombreuses voies départementales complètent le maillage et offrent une desserte privilégiée des communes.

Les axes routiers les plus chargés du périmètre du projet (axes supportant plus de 30 000 véhicules par jour) sont :

- les axes radiaux autoroutiers non payants avec des trafics pouvant dépasser les 60 000 véhicules / jour (A12, A13, A86) ;
- les routes nationales et départementales : la RN 13 à hauteur de Saint-Germain-en-Laye et de Port-Marly, la RN 186 à hauteur de La Celle-Saint-Cloud, la RN12 entre Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles et la RD190 au niveau du franchissement de la Seine à Poissy.

Faute d'infrastructure autoroutière en rocade, d'importants flux routiers se reportent sur des voies, classées en route nationale ou départementale en direction de la Boucle de Chanteloup (RD 190), dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (RN 184) ou entre Rocquencourt et Versailles (RN 186).

Au nord du périmètre d'étude du Tram 13 express phase 2, le nombre limité de franchissements routiers de la Seine (distance de 6 à 7km entre les ponts routiers de la RN184 à Conflans-Sainte-Honorine, de la RD190 à Poissy, et de la RD1 à Triel-sur-Seine) accentue la concentration des flux routiers sur ces axes routiers nationaux et départementaux. En particulier à Poissy, plusieurs routes départementales (RD153, RD30, RD308) convergent ainsi vers la RD190 au niveau de la place de l'Europe pour franchir la Seine.

Le réseau viaire souffre aujourd'hui de congestion aux heures de pointe.

Des ralentissements ou bouchons sont ainsi quotidiennement observés sur les autoroutes A13 (de part et d'autre du triangle de Rocquencourt) et A12 (plaine de Versailles) mais également sur les RN13 et RN184 à hauteur de Saint-Germain-en-Laye (carrefour de Bel-Air notamment).

Le réseau départemental est également saturé aux heures de pointe en entrée des agglomérations, notamment sur la RD190 et la RD284 à Saint-Germain-en-Laye et la RD7 et la RD10 à Saint-Cyr-l'Ecole.

Plusieurs grands axes sont présents dans la zone d'étude. Il s'agit des autoroutes et routes nationales suivantes :

- l'autoroute A14 entre Poissy et la Défense qui passe en tunnel sous la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye ;
- la RN13 entre Chambourcy, Saint-Germain-en-Laye et Port-Marly qui traverse la bande d'étude à Saint-Germain-en-Laye ;
- la RN184 qui traverse la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Les routes départementales permettent de connecter l'ensemble des communes. Les principales départementales à signaler dans la zone d'étude sont :

- la RD190 qui traverse la forêt de Saint-Germain-en-Laye reliant ainsi Poissy et Saint-Germain-en-Laye ;
- la RD284 (Avenue des Loges) établissant la liaison avec la RN184 à Saint-Germain-en-Laye.
- La RD 30 établissant la liaison entre la RN12 à Plaisir et la RN184 à Saint-Germain-en-Laye et passant par le centre-ville de Poissy.

Le tableau ci-après et les cartes des pages suivantes présentent les principaux trafics sur les réseaux routiers national et départemental au sein de l'aire d'étude.

Type de route	Axe	Tronçon	Comptages Véhicules/jour (Années)
Autoroutes	A14	Poissy - La Défense	28 700 (2010)
	A13	Poissy - Bailly	82 600 (2008)
	A12	Bois-d'Arcy - Bailly	132 300 (2010)
Routes nationales	13	Saint-Germain-en-Laye - Port-Marly	42 100 (2010)
	13	Chambourcy - Saint-Germain-en-Laye	18 000 (2010)
	184	Achères (D30) – Saint-Germain (N184)	34 500 (2010)
	184	Saint-Germain (D308) – Saint-Germain (N184)	25 700 (2010)
	184	Saint-Germain (N184) – Saint-Germain (N13)	10 900 (2008)
	12	Versailles	86 300 (2010)
Routes départementales	7	Saint-Cyr-l'Ecole - Bailly	12 900 (2011)
	10	Saint-Cyr-l'Ecole - Versailles	18 615 (2006)
	30	Achères	15 461 (2010)
	30	Achères - Poissy	21 111 (2010)
	190	Saint-Germain - Le Pecq	16 750 (2010) 12 161 (2011)
	190	Saint-Germain - Poissy	8 331 (2013)
	190	Poissy – Carrières-sous-Poissy	36 033 (2012)
	284	Saint-Germain (Camp des Loges) - Saint-Germain (RER)	9 125 (2010)
	307	Saint-Nom-la-Bretèche - Noisy-le-Roi	18 698 (2008)
	307	Noisy-le-Roi - Bailly	27 247 (2008)
	308	Poissy – Achères	18 550 (2013)
	308	Saint-Germain – Mesnil-Le-Roi	13 096 (2010)

Tableau 3 : Trafics sur les réseaux routiers de la zone d'étude

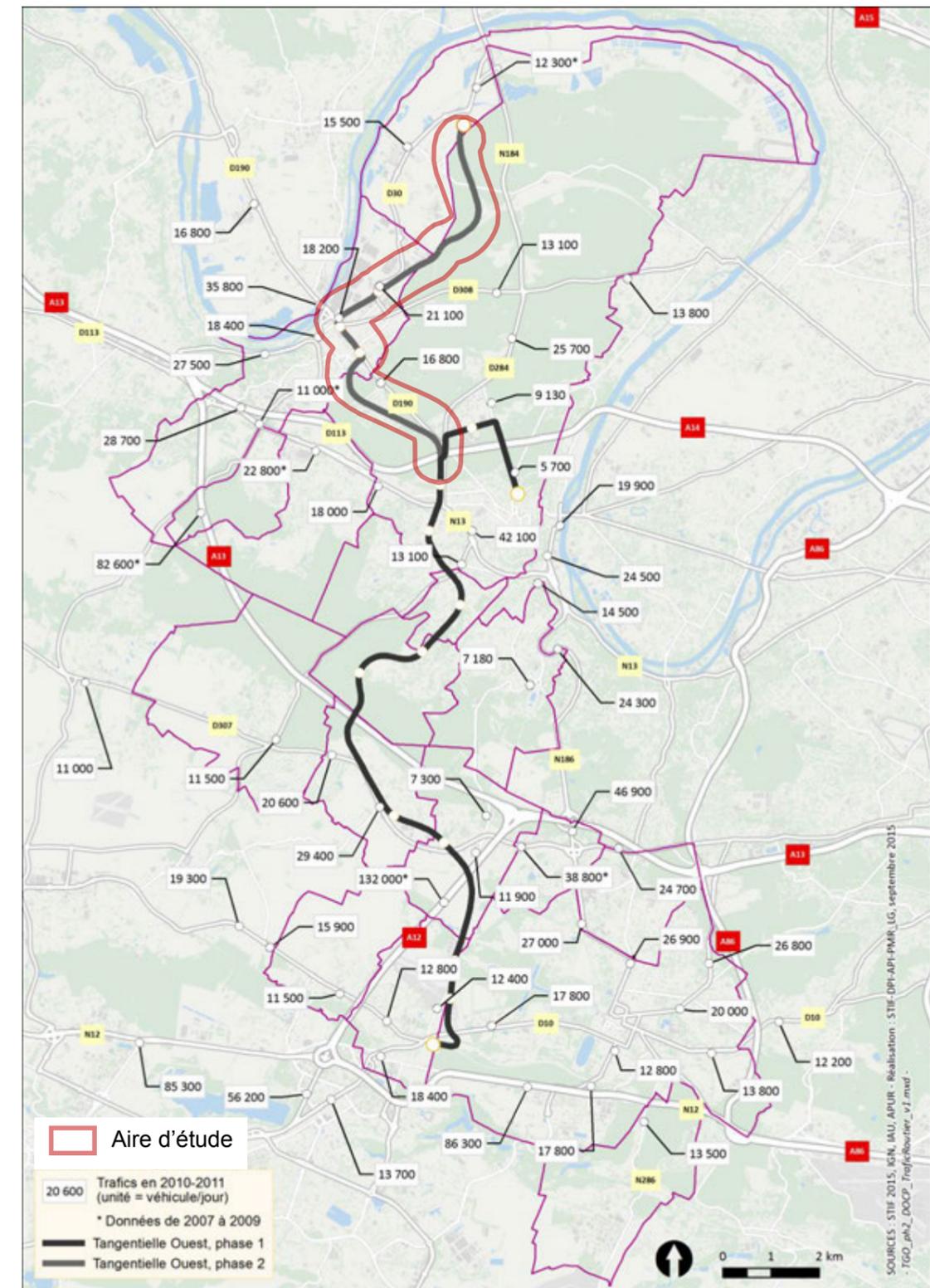


Figure 18 : Le réseau routier principal et trafics journaliers 2010-2011

➤ **Jour ouvrable (JO)**

Jour où il est possible de travailler. Cela correspond donc à tous les jours du calendrier à l'exception des jours fériés et des jours correspondants au repos hebdomadaire légal. En général, on considère comme ouvrables les jours du lundi au samedi inclus.

➤ **Trafic pendulaire**

Déplacements quotidiens des personnes de leur domicile à leur travail et inversement.

Analyse des trafics sur les principaux axes routiers

➤ **La RD190 (Triel - Poissy - Saint-Germain-en-Laye)**

Le trafic de la RD190 au niveau de Poissy constitue une bonne illustration des déplacements du secteur. Le trafic moyen en 2012 approche 39 000 véhicules par jour ouvrable de base (deux sens confondus) au droit du franchissement de la Seine.

Trafic Moyen Journalier (2012)	Sens 1 vers Triel	Sens 2 vers Saint-Germain-en-Laye
Jour ouvrable	18 620	20 356
Samedi et veille de fête	12 047	17 657
Dimanche et fêtes	16 266	12 708

Tableau 4 : Trafics moyens journaliers sur la RD190 (en 2012)

Les courbes suivantes présentent les trafics moyens tous véhicules en Jour Ouvrable de Base sur la RD190 relevés sur une durée de 9 mois en 2012 (courbe bleue : sens vers Triel ; courbe rouge : sens vers Saint-Germain-en-Laye) au niveau de la commune de Poissy (au droit du franchissement de la Seine).



Figure 19 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD190

Le trafic de la RD190 qui relie Poissy à Saint-Germain-en-Laye est très marqué par un trafic pendulaire domicile-travail.

Le trafic comptabilise entre 1500 et 2000 véhicules/heure dans le sens vers Saint-Germain-en-Laye et entre 600 et 900 véhicules dans l'autre sens (vers Triel) sur la plage de pointe du matin (7h – 9h).

La plage de pointe du soir est plus étalée (17h – 20h) et moins déséquilibrée : le trafic vers le Nord (Triel) compte entre 1400 et 1700 véhicules ; le trafic vers le Sud (Saint-Germain-en-Laye) est moins marqué avec 800 à 1200 véhicules.

On note tout particulièrement un enjeu important de circulation au droit de la RD 190 au niveau de la place de l'Europe au sud du franchissement de la Seine.

➤ **La RD30 (Poissy – Achères)**

La RD30 symétrique à la Grande Ceinture par rapport à l'axe que forme le tissu urbain d'Achères illustre la densité de la circulation routière dans un secteur qui sera traversé par le Tram 13 express. Le trafic moyen en 2012 approche 19 000 véhicules par jour ouvrable de base (deux sens confondus) au niveau de la gare d'Achères ville.

Trafic Moyen Journalier (2012)	Deux sens confondus
Jour ouvrable	18 620
Samedi et veille de fête	12 047
Dimanche et fêtes	16 266

Tableau 5 : Trafics moyens journaliers sur la RD30 (2012)

La courbe suivante présente les trafics tous véhicules en Jour Ouvrable de Base sur la RD30 deux sens confondus pour le mois de juin 2012 au niveau de la gare d'Achères Ville.

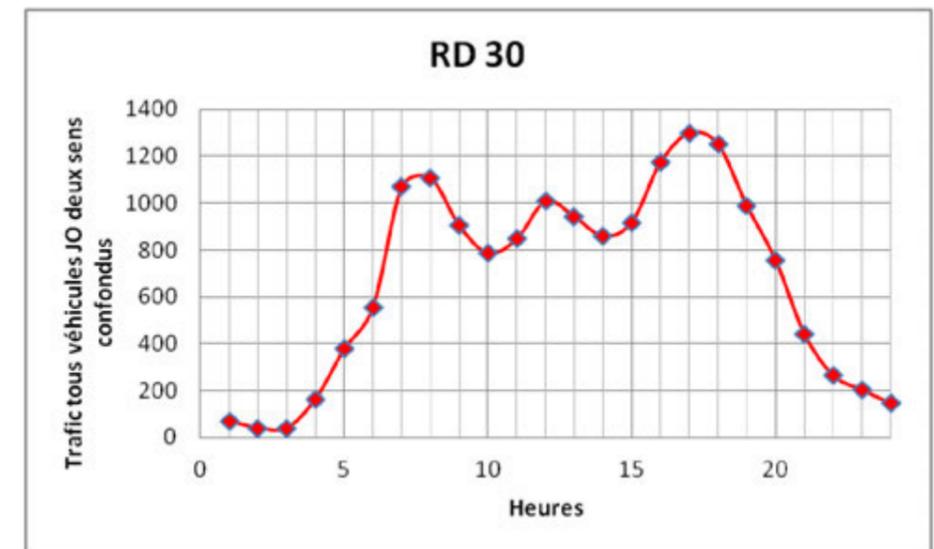


Figure 20 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD30

Le trafic de la RD30 qui relie Poissy à Achères est marqué par un trafic pendulaire domicile-travail.

Le trafic se situe en moyenne annuelle entre 900 et 1100 véhicules/heure dans les deux sens sur la plage de pointe du matin (7h – 9h) et entre 1000 et 1300 véhicules dans les deux sens sur la plage de pointe du soir.

➤ La RN184

Le trafic de la RN184 traversant la forêt de Saint-Germain-en-Laye (carrefour de Noailles) constitue également une bonne illustration des déplacements du secteur. Le trafic moyen en 2012 dépasse les 28 000 véhicules par jour ouvrable (deux sens confondus) au niveau du carrefour Croix de Noailles.

Trafic Moyen Journalier (2012)	Sens 1 vers Conflans-Sainte-Honorine	Sens 2 vers Saint-Germain-en-Laye
Jour ouvrable	13 428	14 894
Samedi et veille de fête	10 873	11 170
Dimanche et fêtes	9 767	9 984

Tableau 6 : Trafics moyens journaliers sur la RN184

Les courbes suivantes présentent les trafics tous véhicules en Jour Ouvrable sur la RN184 en 2011 (courbe bleue : sens 1 vers Conflans-Sainte-Honorine; courbe rouge : sens 2 vers Saint-Germain-en-Laye) au niveau du carrefour Croix de Noailles.

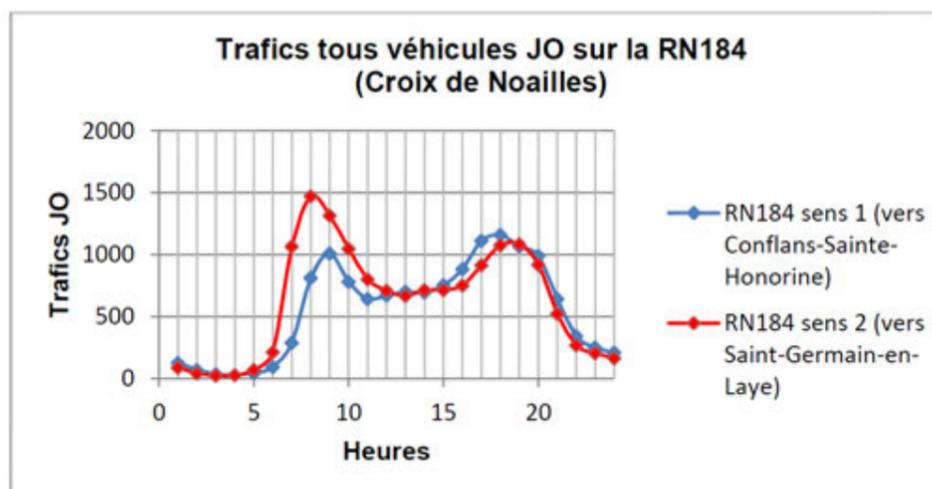


Figure 21 : Trafics tous véhicules en JO sur la RN184

Le trafic de la RN184 qui relie Saint-Germain-en-Laye à Conflans-Sainte-Honorine est très marqué par un trafic pendulaire domicile-travail.

Le trafic se situe entre 1000 et 1500 véhicules/heure en direction de Saint-Germain-en-Laye et entre 400 et 1000 véhicules/heure en direction de Conflans-Sainte-Honorine sur la plage de pointe du matin (7h – 9h). La plage de pointe du soir est plus étalée (17h – 20h) et moins déséquilibrée : le trafic dans les deux sens (Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye) compte entre 800 et 1200 véhicules.

Même si les « origines/destinations » des véhicules empruntant ces axes (RD190, RD30 et RN184) ne sont pas connues, la probabilité d'un report d'une partie de ce trafic vers le Tram 13 express et plus globalement les transports collectifs desservant ce secteur est forte.

La densité de voirie est faible en forêt de Saint-Germain-en-Laye mais s'avère structurante à l'échelle départementale ou régionale. Les principales voies sont les suivantes :

- La RD190 relie Saint-Germain-en-Laye et Mantes-la-Jolie via Limay ;
- La RD30 relie la RN12 à Plaisir/Elancourt à Achères ;
- La RD153 permet de rejoindre Orgeval depuis Poissy ;
- La RD308 rejoint Bezons par Maisons-Laffitte, Satrouville et Houilles.

1.7.2. Trafic routier dans le périmètre d'insertion du Tram 13 express

1.7.2.1. Voiries de la zone d'étude

La zone d'étude présente une densité forte de voiries routières de desserte locale en milieu urbain. Le tracé du Tram 13 express Phase 2, concerne directement les voiries suivantes :

A Poissy :

- l'avenue Fernand Lefebvre,
- la rue de la Bruyère,
- l'avenue de Versailles et le boulevard Gambetta (RD 190),
- l'avenue du Maréchal Foch,
- la rue Charles Maréchal,
- le boulevard Devaux,
- le boulevard de la Paix,
- le boulevard Robespierre (RD 308),
- l'avenue Maurice Berteaux,
- le boulevard de l'Europe,
- la rue Saint Sébastien,
- la rue Adrienne Bolland.

Il est à noter que la circulation est beaucoup moins importante sur la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland.

A Achères :

- l'avenue Jean Moulin / Mail de la gare,
- l'avenue de Conflans,
- la rue Camille Jenatzy.

Ce sont des voiries à trafic relativement faible actuellement en comparaison aux trafics observés sur le secteur de Poissy.

Cette partie porte essentiellement sur les voiries à enjeux de circulation forts de Poissy.

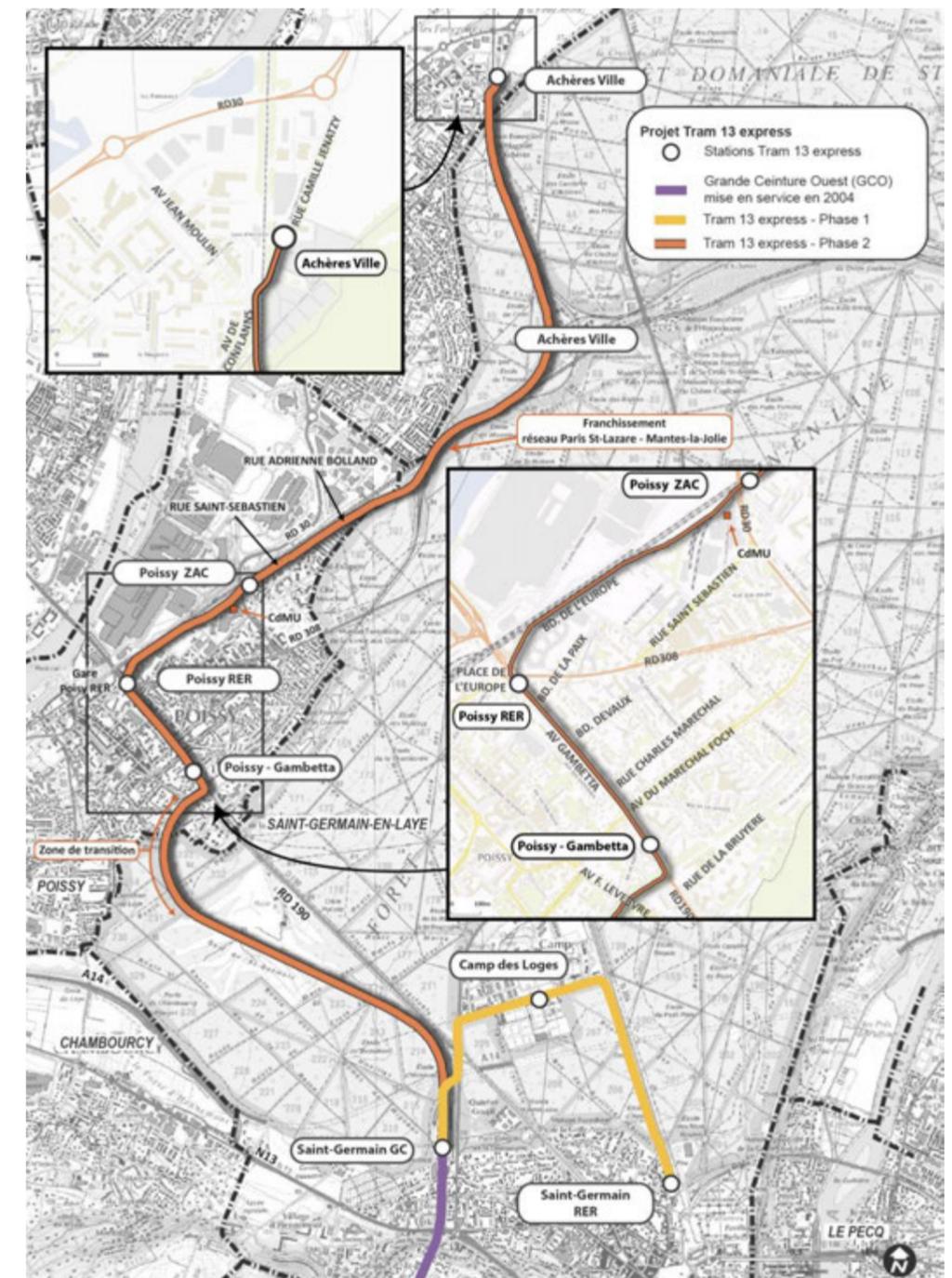


Figure 22 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 dans les voiries urbaines

Source : STIF, EDEIS / Gautier+Conquet, 2016

➤ **Affectations de trafic en section courante**

Les volumes de trafic indiqués sont exprimés en UVP/h tandis que les niveaux de saturation (rapport du volume de trafic affecté sur la capacité théorique de la voie) sont affichés selon 3 niveaux (fluide / difficile / saturé) définis en fonction du type de voie défini :

Taux de charge	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	100%	105%
Voies rapides	Fluide			Difficile			Saturé			
Voies primaires	Fluide			Difficile			Saturé			
Voies secondaires	Fluide			Difficile			Saturé			
Voies tertiaires	Fluide			Difficile			Saturé			

➤ **Réserve de capacité d'un carrefour**

La réserve de capacité d'un carrefour R_c est égale à la différence entre l'offre de capacité du carrefour Q_t (capacité de stockage de véhicules : nombre de files, longueur, etc.) et la demande de trafic sur le carrefour D , rapportée à l'offre de capacité.

$$R_c = (Q_t - D) / Q_t$$

Cette formule permet d'obtenir un pourcentage positif ou négatif qui renseigne sur la capacité du carrefour à pouvoir absorber le trafic. Si la réserve est positive, le carrefour peut encore absorber un flux de trafic plus important, si la réserve est à 0%, le carrefour arrive à sa limite de capacité (limite de saturation). Lorsque la réserve la capacité est négative, le carrefour est saturé.

Critères de réserve de capacité :

- Réserve de capacité satisfaisante (>20%)
- Réserve de capacité limitée (0 à 20%)
- Réserve de capacité critique (-20 à 0%)
- Réserve de capacité très critique (< -20%)

1.7.2.2. **Secteur de Poissy : fonctionnement des sections courantes (rues, boulevards et avenues)**

Les flux de véhicules les plus importants sont à relever sur la section nord de la RD190 en provenance du Pont de Poissy. Ils se répartissent ensuite sur les RD308, RD30 et RD190, faisant de la Place de l'Europe un carrefour à enjeux très importants par sa forte charge de trafic.

A l'heure de pointe du matin comme du soir les conditions de circulation actuelles sont contraintes au niveau de la place de l'Europe, et sur la RD190 (depuis Saint-Germain-en-Laye jusqu'à Carrières-sous-Poissy) et ses transversales à Poissy (avenue du Maréchal Foch, boulevard Devaux, boulevard Robespierre).

Par ailleurs, la circulation est également chargée sur l'avenue du Cep et du boulevard Louis Lemelle, et sur les rues du Pont Ancien, du Bac et du Port.

Le Pont de Poissy constitue un des rares points de franchissement de la Seine aux alentours (environ 7 km pour rejoindre un autre pont), drainant un trafic très important, d'autant plus que la zone d'étude comprend un maillage d'axes départementaux structurants. De plus, le caractère industriel du territoire (usine PSA) implique la circulation d'un grand nombre de poids lourds.

Il est présenté en pages suivantes les niveaux de trafic actuels de la zone d'étude aux Heures de Pointe du Matin et du Soir.

1.7.2.3. **Secteurs de Poissy : fonctionnement des carrefours**

Dans le cadre des études de trafic les conditions actuelles de fonctionnement au niveau des carrefours concernés par la zone d'étude ont été vérifiées, dont les résultats sont résumés ci-dessous :

- **Carrefour avenue Fernand Lefebvre / rue de la bruyère** : très satisfaisant avec des réserves de capacité de l'ordre de **60%**.
- **carrefour rd190 / rue de la bruyere** : tres satisfaisant avec des reserves de capacite de l'ordre de **50%**.
- **Carrefour rd190 / avenue Foch / bd de Pirmasens** : satisfaisant en Heure de Pointe du matin (**25 %**) mais en capacité limitée en Heure de Pointe du soir (**12%**)
- **Carrefour rd190 / rue Charles Maréchal** : très satisfaisant avec des réserves de capacité de l'ordre de **50%**.
- **Carrefour rd190 / bd Devaux** : satisfaisant en Heure de Pointe du soir (**29%**) mais en capacité limitée en Heure de Pointe du matin (**12%**)
- **Carrefour rd190 / bd de la paix** : très satisfaisant avec des réserves de capacité de l'ordre de **50 à 70 %**.
- **Carrefour Place de l'Europe** : Les conditions de circulation sur la place de l'Europe sont relativement difficiles avec des réserves de capacités limitée en heure de pointe du matin (**8%**) et critiques en heure de pointe du soir (**-4%**).

Excepté sur la place de l'Europe et certains carrefours de la RD 190 où la circulation s'avère difficile, la circulation est satisfaisante sur les carrefours de la zone d'étude.

1.1.1.1. **Secteur d'Achères**

D'après les études de trafic, basées sur les comptages réalisés en octobre 2013, les conditions actuelles de circulation sur le carrefour giratoire à proximité de la gare sont satisfaisantes avec des réserves de capacité supérieures à **80%**.

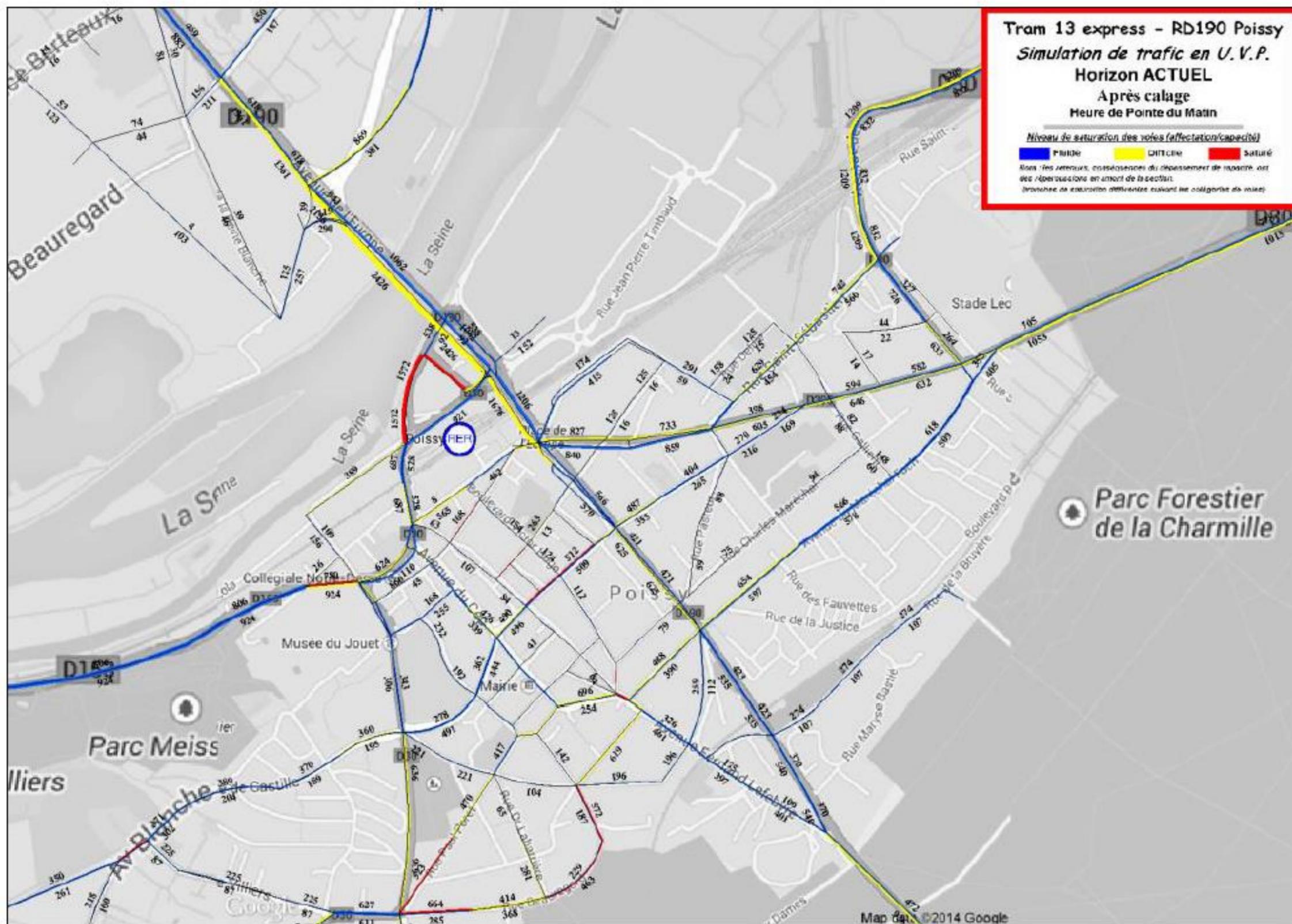


Figure 23 : Trafic sur la zone d'étude en Heure de Pointe du Matin

Source : Etude de trafic CD Via, 2016

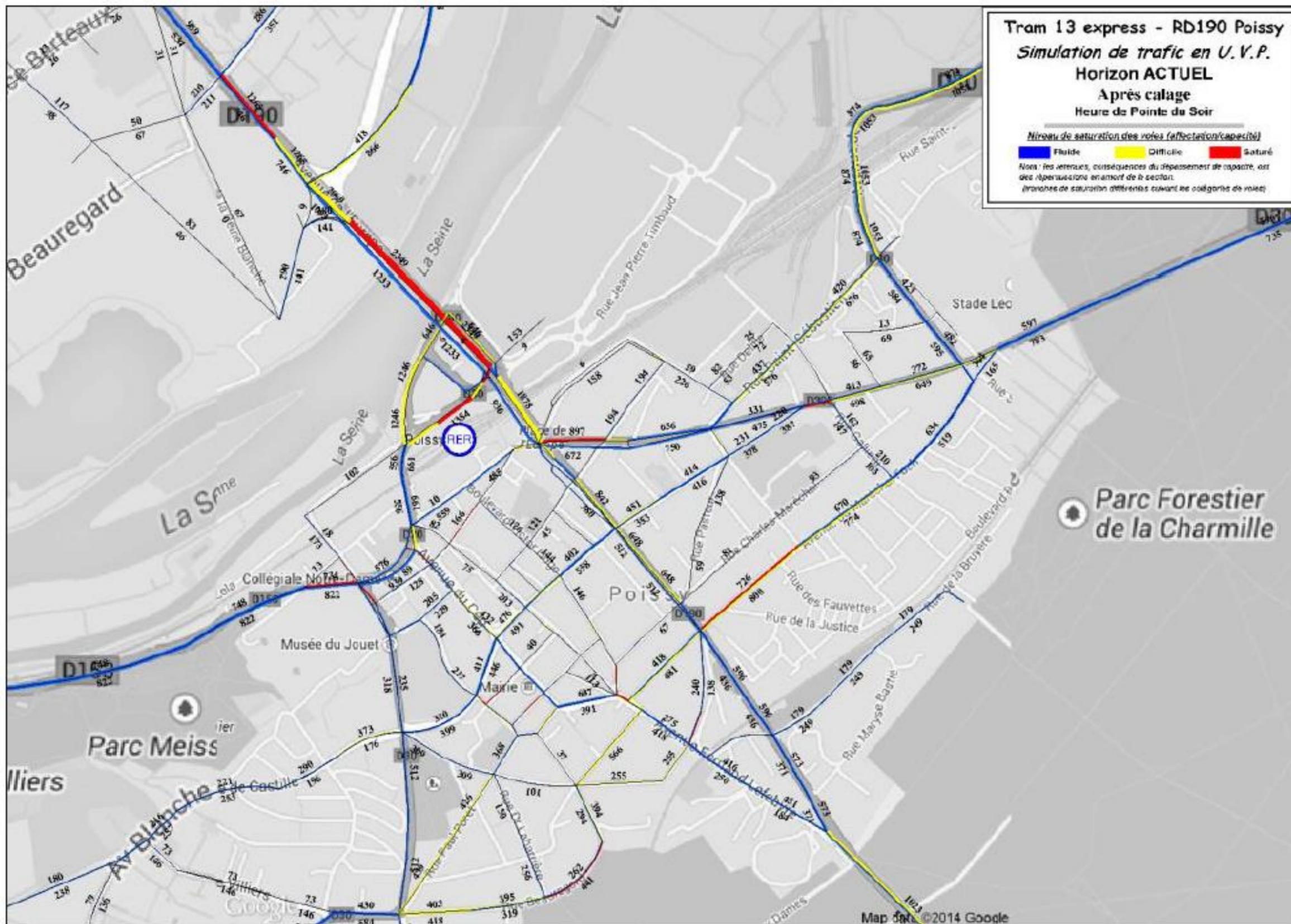


Figure 24 : Trafic sur la zone d'étude en Heure de Pointe du Soir

Source : Etude de trafic CD Via, 2016

1.7.3. Itinéraire de convois exceptionnels

La Direction Départementale des Territoires des Yvelines (DDT78) met à disposition des transporteurs, un plan des gabarits d'ouvrages d'art sur ses principaux axes départementaux susceptibles d'être empruntés par les convois exceptionnels. Les demandes de convois exceptionnels les plus contraignantes sont ainsi analysées au cas par cas par les services concernés afin d'adapter au mieux l'itinéraire.

Dans la bande d'étude, les axes ayant bénéficié d'un recensement du gabarit d'ouvrages d'art et supportant préférentiellement les convois exceptionnels sont, du Nord au Sud (hors réseaux autoroutier) :

- la RN184 (Saint-Germain-en-Laye et Achères) ;
- la RD30 (Poissy et Achères) ;
- la RD308 (Poissy et Saint-Germain-en-Laye) ;
- la RD190 (Poissy et Saint-Germain-en-Laye) ;
- la RD113 (ex RN13 - Saint-Germain-en-Laye).

1.7.4. Accidentologie

L'étude de l'accidentologie sur 5 ans (entre 2010 et 2015) pour la RD 190 à Poissy fait ressortir 28 accidents. Ces accidents n'ont occasionné aucun décès. On compte toutefois, 5 blessés hospitalisés et 31 personnes non hospitalisées.

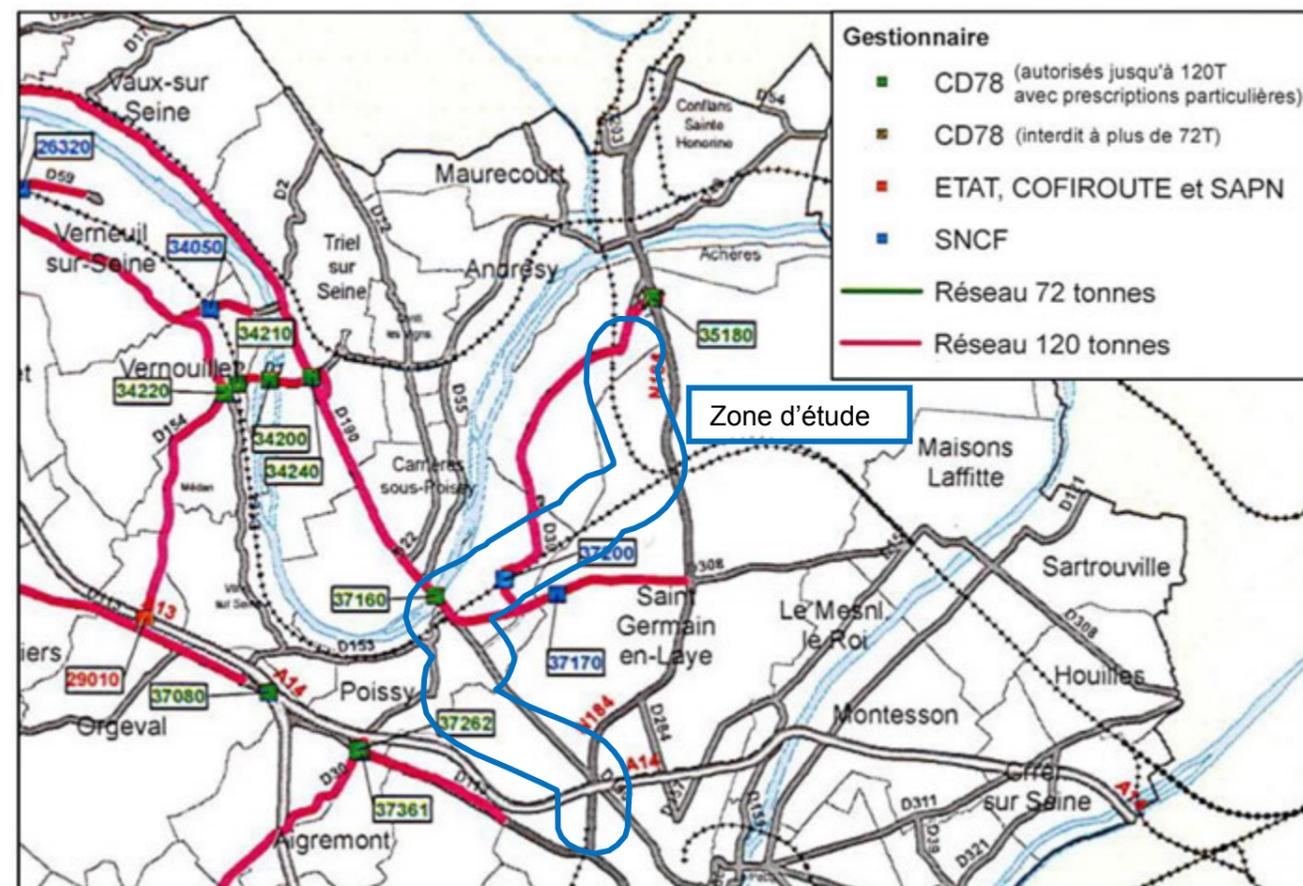


Figure 25 : Carte des itinéraires de convois exceptionnels

Source : Conseil Départemental des Yvelines – 23 février 2017

1.7.5. Stationnement

1.7.5.1. Les enjeux du stationnement

- **Stationnements publics et privés**

Les impacts sur le stationnement privé (en résidence ou dans le cadre d'une activité commerciale) doivent faire l'objet de mesures de compensation. Celles-ci peuvent se faire par la création de nouvelles places ou par indemnisation en cas de suppression sans possibilité de restitution de place de stationnement satisfaisante.

Concernant le stationnement public sur voirie, il n'existe pas de réglementation rendant obligatoire la restitution des places impactées par le projet. Néanmoins, l'absence de compensation des places publiques peut induire une gêne importante pour les riverains (habitants, travailleurs et commerçants). Au regard des enjeux locaux, et de la politique de la Ville en matière de stationnement, des solutions de restitution des places de stationnement public seront recherchées. L'opportunité de ces aménagements sera à approfondir dans les phases ultérieures en concertation étroite avec les autorités compétentes.

- **Stationnements pour Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

Les places de stationnement à destination des personnes à mobilité réduite seront précisées dans les phases d'études ultérieures en lien avec la programmation des projets connexes. Le décret n°2006-1658 du 21 déc. 2006 impose que : « Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant. Lorsque cet aménagement fait partie d'un projet global de stationnement, le nombre de places réservées est calculé sur la base de l'ensemble des emplacements prévus au projet ». Tout au long du tracé du futur Tram 13 express, ces règles seront respectées.

- **Stationnements spécifiques**

Les stationnements spécifiques comprennent les emplacements réservés pour le transport de fonds et pour les livraisons. Aucun stationnement de ce type n'est recensé le long du tracé du Tram 13 express Phase 2 et, à ce stade des études, aucun n'est prévu hormis les places destinées aux convoyeurs de fonds au droit de chaque station.

1.7.5.2. L'offre actuelle

- **Secteur de la Bruyère**

Ce secteur comporte un total de 137 places réparties comme suit :

- 2 places avenue Fernand Lefebvre ;
- 1 place privée pour GRTGaz rue de la Bruyère ;
- 70 places au niveau du parvis de l'ancienne gare Poissy GC ;
- 49 places boulevard de Pirmasens ;
- 15 places impasse Gambetta (non empruntée par les variantes).



Figure 26 : Stationnement actuel dans le secteur de la Bruyère et sur l'avenue de Versailles

Source : STIF, Edeis, 2017

• **Boulevard Gambetta**

Actuellement, aucun stationnement public n'existe entre la rue de la Bruyère et l'avenue du Maréchal Foch. Entre l'avenue du Maréchal Foch et la Place de l'Europe, on recense 56 places de stationnement qui sont agencées en latéral par rapport à la chaussée. 80% de ces places sont concentrés du côté est de la RD190.

Ces places sont a priori utilisées soit pour du rabattement de durée limitée vers la gare de Poissy RER soit en lien avec les commerces et les habitations à proximité. Ces places de stationnement sont limitées par disque (zone bleue).



Figure 27 : Stationnement actuel sur la boulevard Gambetta

Source : STIF, Edeis, 2017

Parmi les places de stationnement du boulevard Gambetta, des emprises entre le boulevard Devaux et la Place de l'Europe sont liées à l'activité commerciale et dédiées aux clients, particulièrement une agence d'assurance et un réparateur automobile. Localisées sur des emprises privées, ces places ne seront pas directement impactées par le projet Tram 13 express.

A noter que les rues transversales, en particulier le boulevard Devaux, comportent également un nombre conséquent de places de stationnement public.

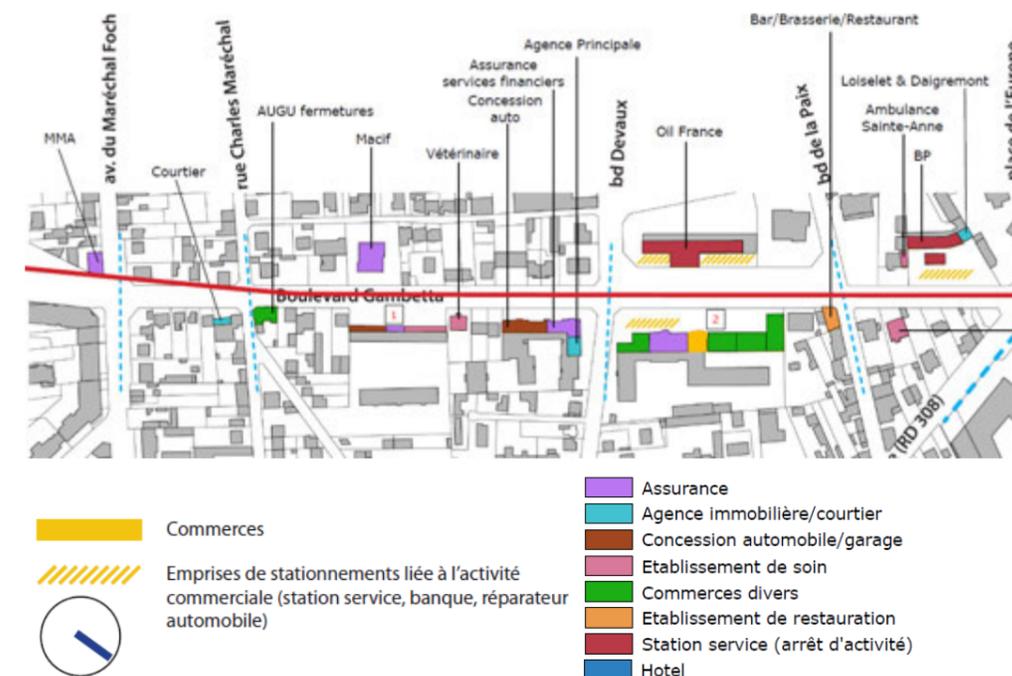


Figure 28 : Les stationnements liés à l'activité commerciale le long de la RD190 (boulevard Gambetta)

Source : STIF, Edeis, 2017

Note : les stations Oil France et BP ont été définitivement fermées. Les espaces sont voués à être recommercialisés pour des activités différentes.

Aucun stationnement de livraison n'est actuellement présent sur le boulevard Gambetta entre la rue de la Bruyère et la Place de l'Europe.

• **Secteur de la place de l'Europe et du Boulevard de l'Europe**

Des emplacements pour le stationnement provisoire sont présents sur le boulevard de l'Europe, sur un total de 410 m environ soit environ 80 places. Ces places servent notamment au stationnement des marchands lors des marchés qui ont lieu deux fois par semaine.

Sur le boulevard de la Paix entre la RD190 et la RD308 il y a 8 places de stationnements matérialisées, entre la RD308 et la rue de la Faisanderie le stationnement alternée au 15 de chaque mois est autorisé, soit environ 40 places de stationnement (environ 200m).

Le boulevard Robespierre (RD308) entre la Place de l'Europe et le boulevard de la Paix comprend 5 places de stationnement.

Enfin, dans le secteur de la place de l'Europe, l'entreprise PSA (3 000 à 4 000 salariés avec une part modale VP de 55 à 65%) dispose d'une offre de stationnement privé conséquente :

- un parking silo de 860 places ;
- 1 parking souterrain au pôle 1 de 400 places ;
- et 1 parking souterrain au pôle 2 de 340 places.

- **Rue Saint-Sébastien**

La rue Saint-Sébastien comporte actuellement un linéaire de stationnement comptant environ 60 places. Ces places sont situées entre les voies ferrées et le talus paysager protégeant le quartier St Exupéry. La Ville de Poissy a indiqué que ces places sont généralement utilisées par les habitants du Clos Saint-Exupéry. Les visites de sites ont montrés que les places les plus utilisées sont celles situées à proximité des accès aux habitations et équipements du secteur soit à côté du passage dans le merlon soit à proximité du carrefour rue Adrienne Bolland / rue Saint-Sébastien.

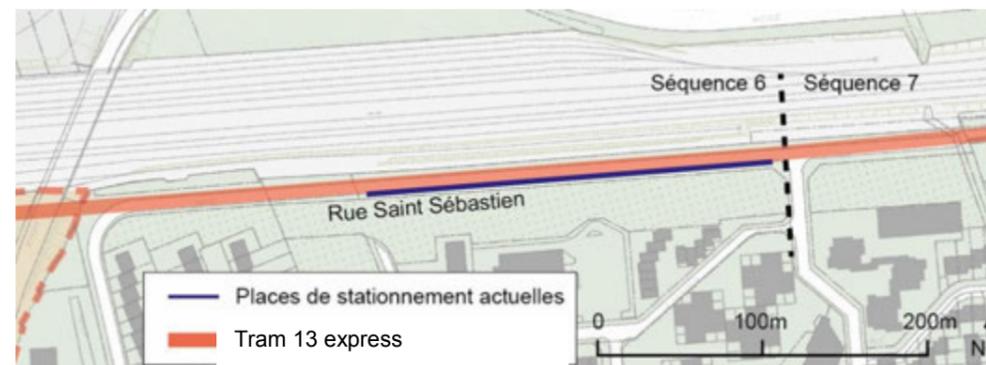


Figure 29 : Places de stationnement actuelles sur la rue St Sébastien

Source : STIF, Edeis, 2017

- **Rue Adrienne Bolland**

A ce jour, la rue Adrienne Bolland compte 57 places de stationnement positionnées en latéral le long du talus des voies ferrées.

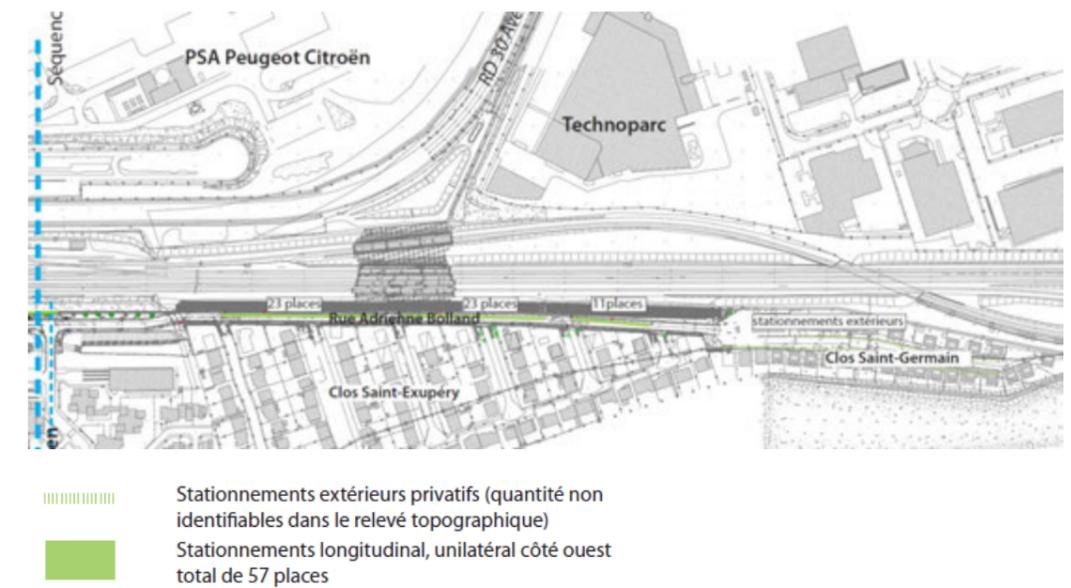


Figure 30 : Places de stationnement actuelles sur la rue Adrienne Bolland

Source : STIF, Edeis, 2017

• Achères Ville

Plusieurs parcs de stationnement existent déjà autour de la gare d'Achères-Ville. Un parking relais de 400 places est situé à l'est des voies. L'avenue Jean Moulin compte plusieurs stationnements de surface à proximité de l'espace culturel Boris Vian. Un autre espace de stationnement de surface se situe au niveau de l'impasse du cimetière. Enfin, un dépôt minute de 4 places permet la desserte de la gare avenue de Conflans, au sud du parvis et du giratoire.

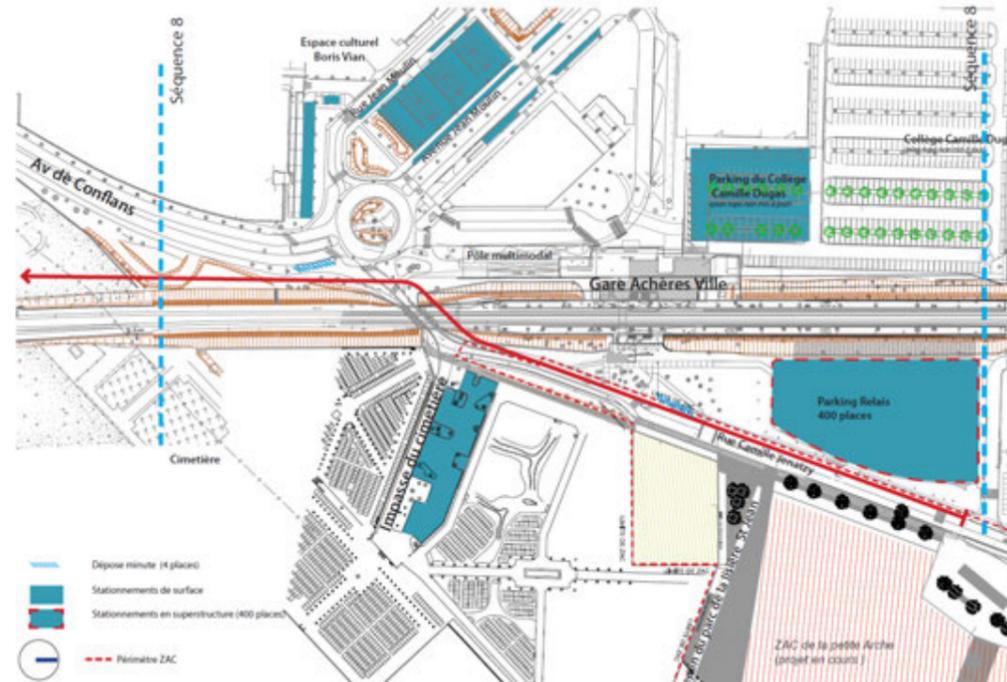


Figure 31 : Répartition du stationnement à proximité de la gare d'Achères-Ville

Source : STIF, Edeis, 2017

Bilan

	Places actuelles
RD 190	56
Boulevards de l'Europe*, Robespierre, et de la Paix	53
Rue Saint-Sébastien	60
Rue Adrienne Bolland	57
Rue Camille Jenatzy, avenue de Conflans	5
Total	231

Figure 32 : Bilan du stationnement du projet

* hors emplacements pour le stationnement provisoire du boulevard de l'Europe

1.7.6. Infrastructures ferroviaires et offre de transport en commun

Le réseau ferré actuel est essentiellement constitué de radiales au départ de différentes gares parisiennes (Saint-Lazare, Montparnasse, Châtelet, Saint-Michel Notre-Dame,...).

1.7.6.1. Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude

Dans la zone d'étude, l'offre en transport ferroviaire se compose de deux RER : RER A et RER C, de plusieurs lignes Transilien et de la GCO. Au Nord du périmètre d'étude, le RER A, scindé en trois branches à partir de Nanterre (Poissy, Cergy et Saint-Germain-en-Laye), dessert chacune des branches avec une fréquence de 10 minutes en heure de pointe. La gare de Saint-Germain-en-Laye est reliée en une demi-heure environ au centre de Paris. La gare de Poissy constitue également un arrêt de la liaison Paris Saint-Lazare-Mantes-la-Jolie.

Le RER C dessert les gares de Versailles-Chantiers et de Saint-Cyr-l'Ecole.

Dans la zone centrale du périmètre, la gare de Saint-Nom-la-Bretèche est terminus de la liaison radiale vers Paris - Gare Saint-Lazare. Elle est desservie toutes les 15 minutes en heure de pointe, pour un temps de parcours de 40 minutes environ. Elle présente une correspondance avec la ligne de la Grande Ceinture Ouest.

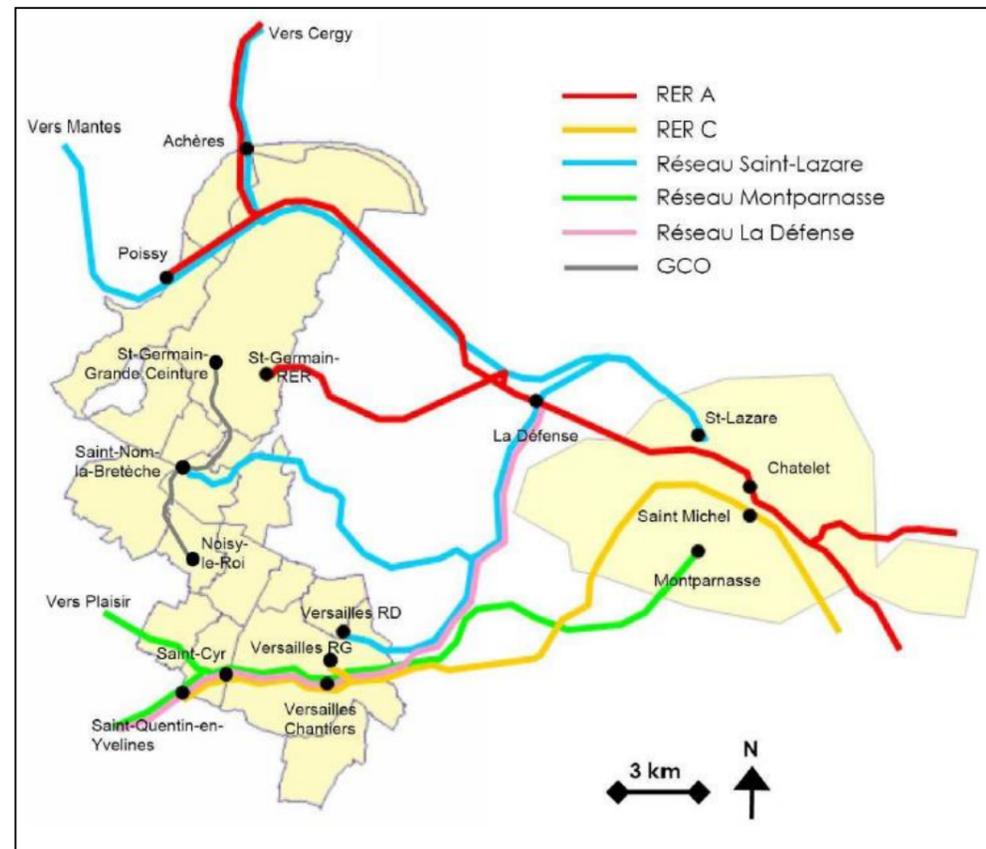


Figure 33 : Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude

Source : Schéma de Principe Tram 13 express phase 1, STIF, 2012

1.7.6.2. Infrastructures ferroviaires

Pour l'ensemble des flux de voyageurs, les infrastructures ferroviaires en termes de temps de parcours peuvent drainer :

- le bassin Nord, par la ligne RER A (gare de Saint-Germain-en-Laye) ainsi que les lignes J et L du Transilien ;
- le bassin Médian, par la ligne Saint-Nom-la-Bretèche - Paris-Saint-Lazare ;
- le bassin Sud : par la ligne du RER C qui dessert les gares de Saint-Cyr RER, Versailles Chantiers et Versailles Rive Gauche ; ainsi que les lignes du réseau Paris Montparnasse comprenant la ligne N du Transilien (Paris- Montparnasse à Mantes-la-Jolie, Dreux et Rambouillet) desservant Versailles Chantiers, Saint-Cyr et Fontenay ; et pour finir la ligne U du Transilien (La Verrière - La Défense) qui dessert Versailles Chantiers et Saint-Cyr.

Les dessertes ferroviaires offertes permettent de rejoindre :

- le pôle de La Défense avec un temps de parcours d'environ 20 à 30 minutes selon les gares ;
- le centre de Paris (Châtelet, Saint-Michel ou Saint-Lazare) avec un temps de parcours d'environ 20, 30 ou 40 minutes selon la gare de rabattement ;
- la gare de Paris Montparnasse en 15 - 30 minutes.

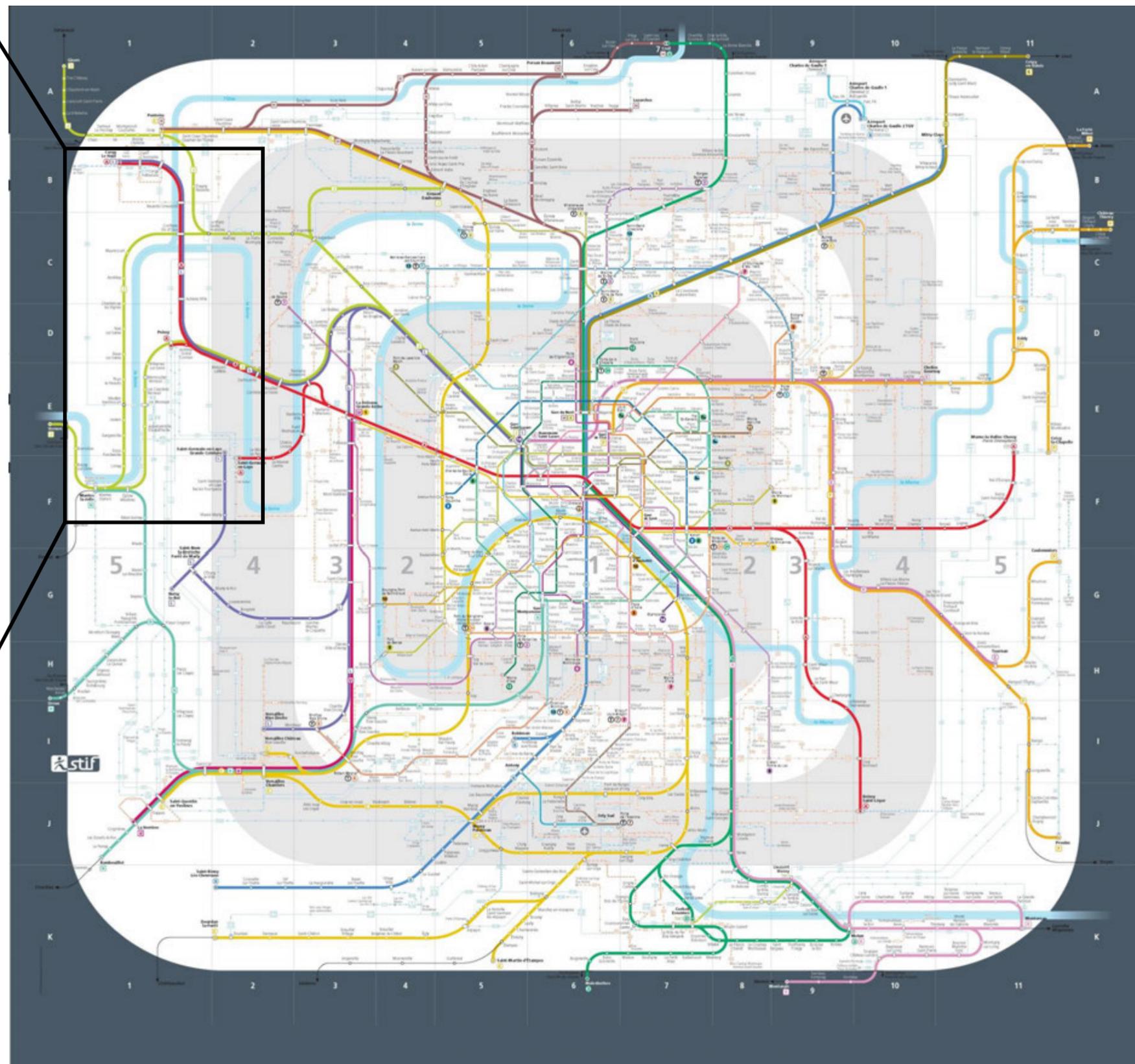
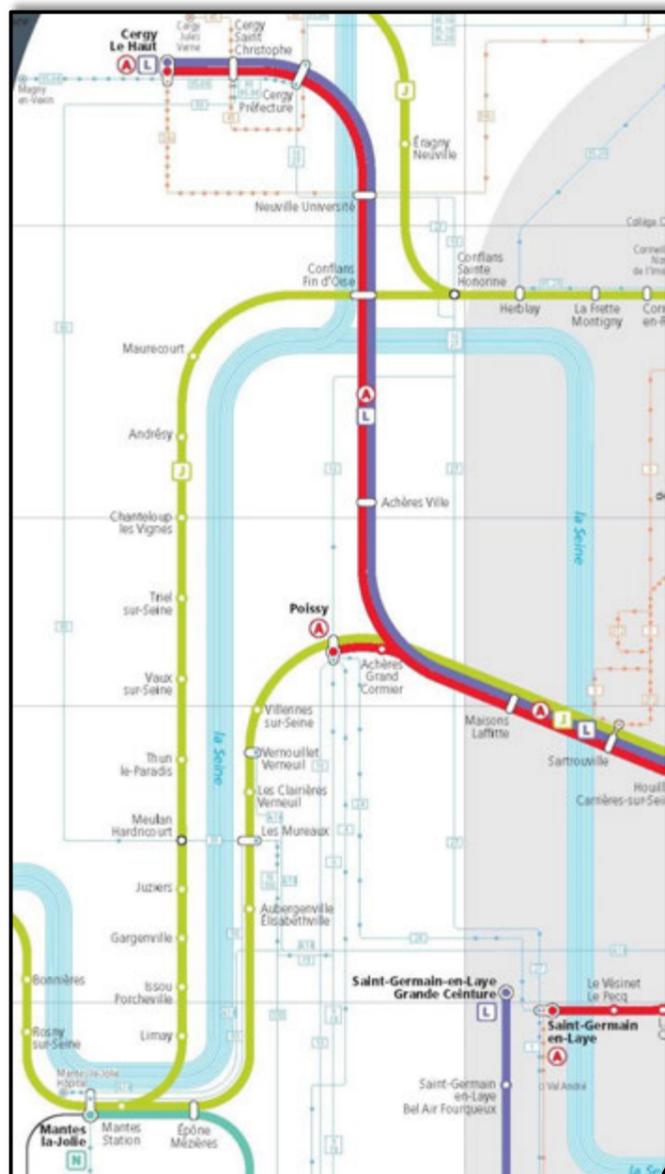
Toutefois, certaines zones du périmètre élargi se révèlent mal ou faiblement reliées à ces gares.

Ces défauts de liaison sont liés :

- aux questions de congestion rencontrées à l'approche des gares. C'est le cas des gares de Saint-Germain-en-Laye RER, de Versailles-Chantiers...
- à des défauts de maillage du réseau de transport en commun.

Figure 34 : Réseau lourd de transport en commun d'Ile-de-France en Grande Couronne

Source : Transilien.com



Lignes de transport en commun

Train - RER
A B C D E
H J K L N P R U

Métro
1 2 3 3b 4 5 6 7
7a 8 9 10 11 12 13 14

Tram
1 2 3a 3b 4 5 6 7 8

Bus
T Zen
Bus Mobilien
Bus Express

Zones tarifaires
1 2 3 4 5 Hors Île-de-France

● Gare en correspondance Terminus
○ Station en correspondance Terminus
○ Arrêt en correspondance Terminus

— Limite de validité du Ticket t+ pour les RER et les trains (hors zone 1)
○ Liaison entre gares/stations par la voie publique

* Tarification spéciale : Cars Air France (AF1*, AF2*, AF3*, AF4*), Orlyval* et Navette Paris Par le Train*

1.7.6.3. Le réseau de tramway en Ile-de-France

Plus de vingt ans après son grand retour en Île-de-France, le tramway est aujourd'hui devenu un véritable réseau. Il présente de nombreux atouts (voies dédiées en site propre, en extérieur à l'inverse des métros, régularité en comparaison des bus, etc.), qui en font un mode de transport fiable pour les voyageurs.

Aujourd'hui, le réseau se compose de :

- 8 lignes ;
- 198 stations ;
- 111 km de tracé ;
- 867 000 voyages par jour.

En se connectant aux réseaux de métro, de RER et de bus, le tramway resserre le maillage du réseau multimodal francilien pour permettre plus de correspondances et donc plus de possibilités de déplacement. Il répond également aux besoins de mobilité de banlieue à banlieue pour offrir à leurs habitants de meilleures dessertes et des temps de parcours réduits.

Plusieurs lignes et prolongement de lignes sont actuellement en projet, à savoir les lignes 8 (sur sa partie sud) à 13. Les lignes express 11 à 13, les anciennes tangentielles, seront des lignes « Tram express ». Le qualificatif « express » permettra 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.

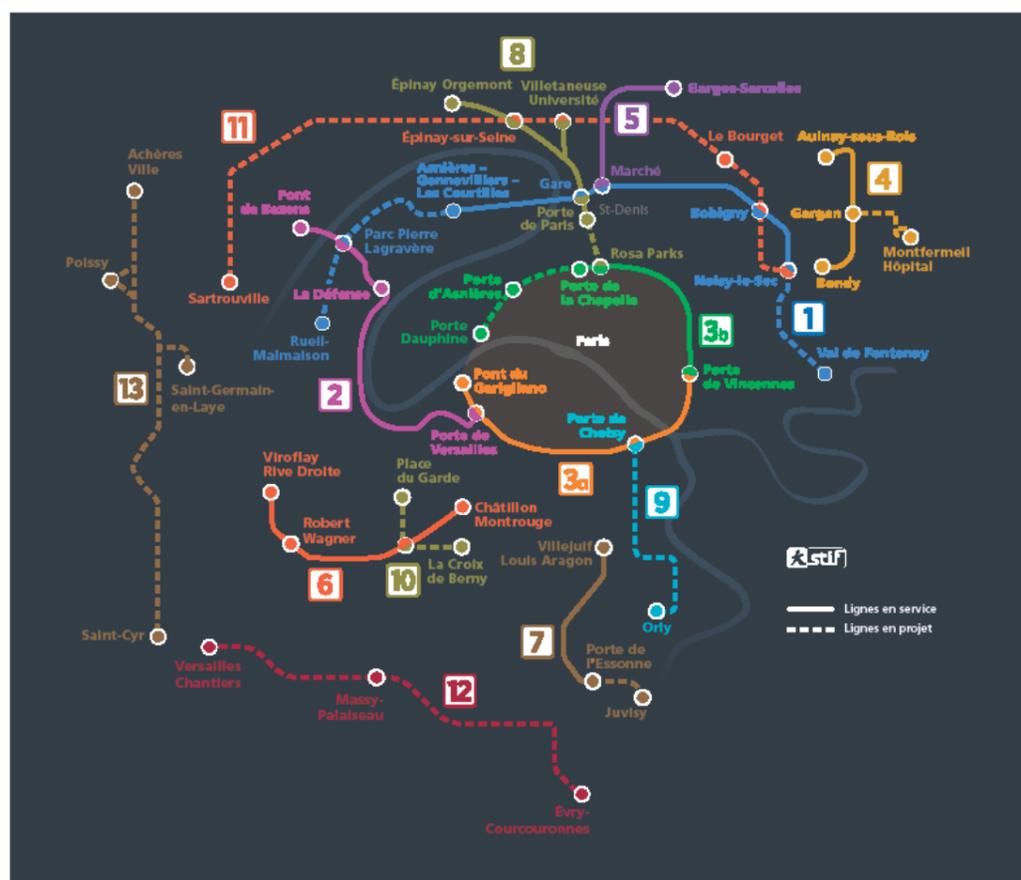


Figure 35 : Carte du réseau tram en Île-de-France

Source : RATP

1.7.7. Réseau de bus

La hiérarchisation des lignes de bus structurantes d'intérêt régional est définie dans le projet de nouveau Plan de Déplacement d'Ile-de-France (PDUIF) de la manière suivante :

- **les lignes Express assurent** « les dessertes de pôle à pôle et peuvent emprunter les voies express » ; Poissy, Achères, Saint-Germain-en-Laye, Cergy-Pontoise, Orgeval, les Mureaux sont les pôles du nord du périmètre ; Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy ceux du sud ;
- **les lignes Mobiliens** « offrent une forte capacité en desserte des territoires denses et assurent une fonction de maillage essentielle avec le réseau structurant » ;

Les liaisons « Saint-Germain RER – Nanterre – La Défense » (ligne 258) au nord du périmètre ; et « Château de Versailles – Pont-de-Sèvres » (ligne 171) et « Le Chesnay - Versailles » (ligne A Phébus) au sud du périmètre sont identifiées comme des lignes Mobiliens.

Le réseau d'autobus du périmètre du projet est assez concentré autour de deux pôles : Saint-Germain-en-Laye - Poissy et Versailles - Le Chesnay. Il est principalement exploité par Veolia Transport, CSO (groupe Veolia Transport) et Phébus (groupe Kéolis).

Parmi les lignes de 800 000 à 1,2 million de voyages annuels :

- Au sud du périmètre, ces lignes proviennent de communes relativement distantes de la Plaine de Versailles (Saint-Cyr-l'Ecole, Fontenay-le-Fleury, etc.) et de Saint-Quentin-en-Yvelines et se rabattent vers les gares de Versailles (Versailles Rive-Gauche, Versailles Rive-Droite, Montreuil) ainsi que Viroflay ;
- Au nord du périmètre d'étude, ces lignes proviennent de communes relativement proches et se rabattent vers le pôle gare le plus proche : 5 lignes sont en rabattement vers Saint-Germain RER, 2 vers Poissy RER et 1 ligne vers Achères Ville RER. Parmi celles-ci, la ligne 24 du réseau CSO (Véolia) est une ligne Express reliant les gares de Saint-Germain RER, Saint-Germain Bel-Air et Poissy RER avec un trafic annuel de 880 000 voyages.

Le réseau d'autobus desservant le périmètre d'étude est donc très fortement polarisé autour des gares de Poissy RER, Saint-Germain RER au nord et de Versailles-Chantiers au sud. Aucune ligne structurante ne relie le nord au sud du périmètre d'étude.

Il n'y a pas de flux importants en bus reliant le Nord et le Sud de la zone d'étude du projet. En effet, les liaisons Nord - Sud sont plus rapides en utilisant le mode ferré avec correspondance à La Défense.

Le réseau de bus au nord, entre Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye est bien présent et supporte une de voyageurs à l'année qui pourrait être absorbé par un ligne de plus grande importance.

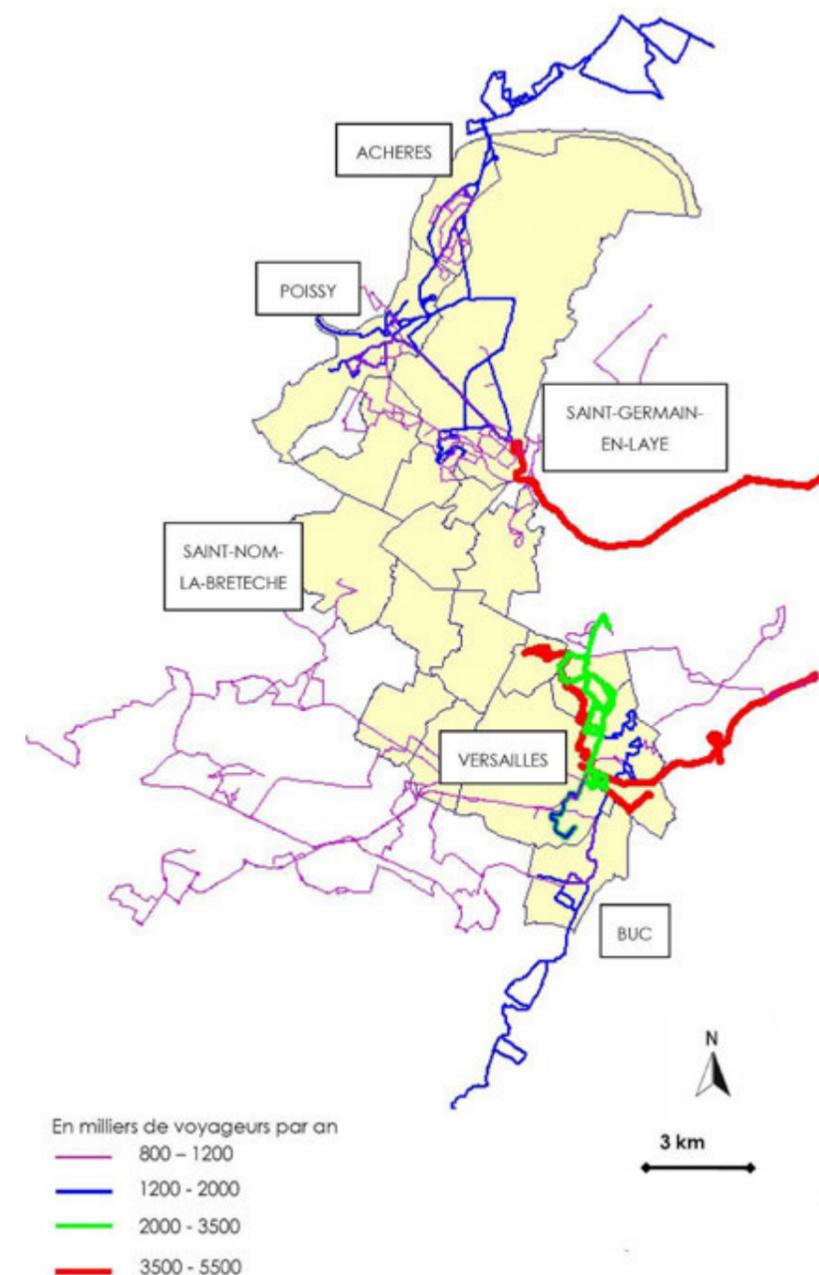


Figure 36 : Lignes fortes du réseau de bus

Source : Schéma de Principe Tram 13 express phase 1, STIF, 2012

1.7.7.1. Réseau urbain de Poissy

La commune de Poissy est desservie par le réseau CSO qui compte 17 lignes dans Poissy (7 lignes urbaines et 10 lignes interurbaines) et qui est complété par 4 lignes du réseau Veolia pour les lignes interurbaines.

Le réseau urbain de bus de Poissy est relativement dense au sud-ouest sur un tronçon commun qui se ramifie par la suite. Il s'agit de dessertes :

- urbaines du secteur sud de la commune de Poissy (lignes 2, 3, 25, 24, 51 et 52) et du quartier de la Coudraie (lignes 50),
- et interurbaines en liaison avec Saint-Germain-en-Laye (24 et 14 et 8 du réseau Veolia), mais aussi Versailles, Maule, St-Quentin, Les Mureaux, etc. (lignes 4, 9, 14, 16, 21, 22, 20, 50).

Au nord-est, le réseau est beaucoup plus diffus. Il dessert le nord de Poissy (ligne 50, 51, 52, 53) mais va, pour certaines lignes, plus loin, (lignes 5, 16, 14, 3, 2). Deux lignes trouvent leur terminus dans le site PSA Peugeot-Citroën.

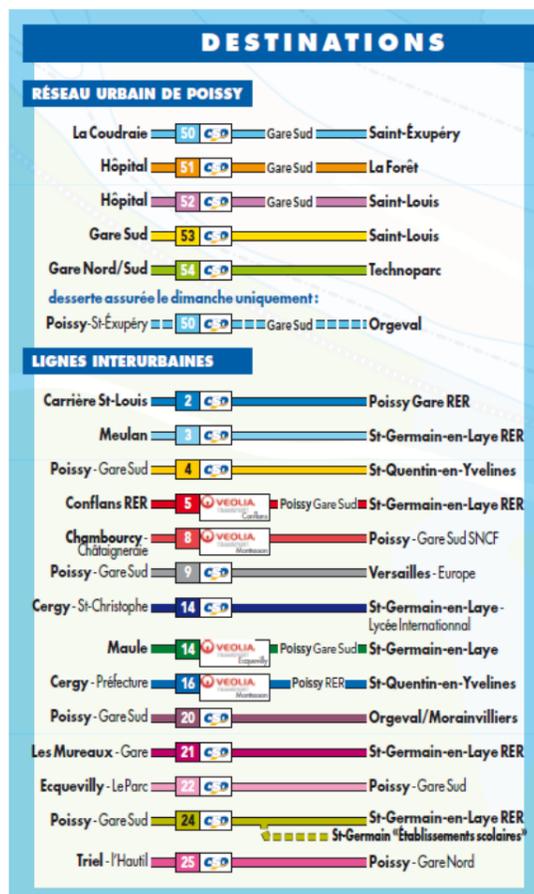
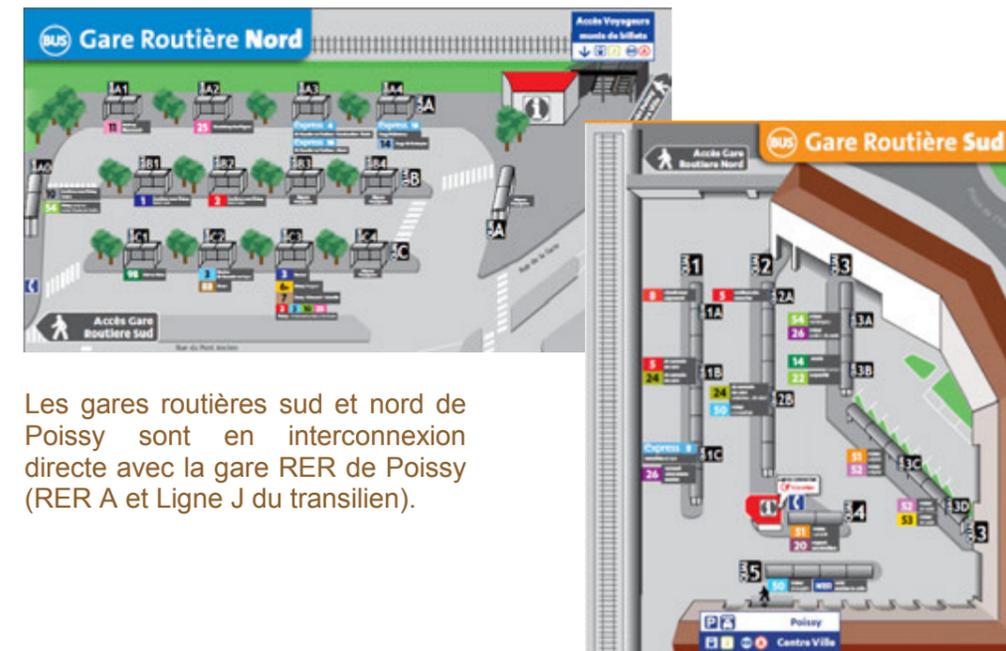
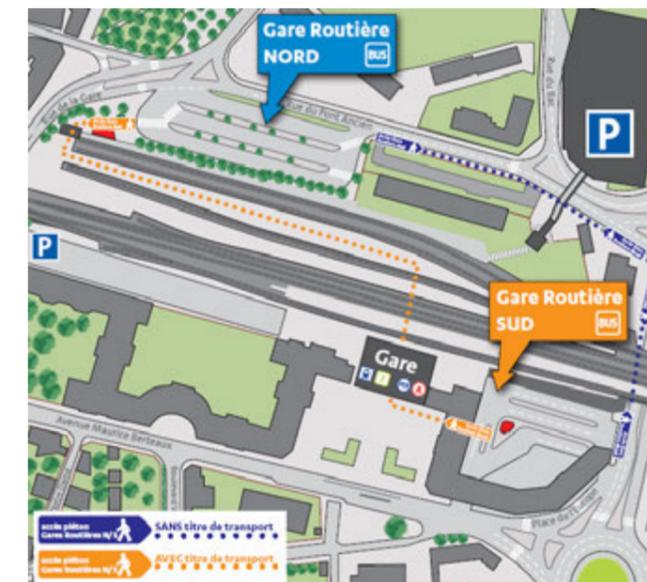


Figure 37 : Plan du réseau urbain de Poissy 2008
Source : Plan Transdev (mise à jour EDEIS, 2016)

Les lignes interurbaines disposent toutes d'un terminus à Saint-Germain-en-Laye tandis que les terminus des lignes urbaines se situent à Poissy. Ainsi, le Technoparc, l'hôpital et le quartier Saint Louis sont des terminus importants à l'échelle de Poissy mais les principaux terminus des lignes desservant la ville sont les gares routières.



Les gares routières sud et nord de Poissy sont en interconnexion directe avec la gare RER de Poissy (RER A et Ligne J du transilien).

Figure 38 : Plans des gares routières nord (à gauche) et sud de Poissy (à droite)

Source : Gare routière de Poissy, prospectus d'information pour le 4 janvier 2016

Les lignes de bus sur le tracé du Tram 13 express Phase 2

Les lignes de bus du secteur de Poissy circulant à proximité du futur projet Tram 13 express Phase 2 sont des lignes desservant le sud-est (secteur de la Bruyère) et le nord-est (secteur Saint-Exupéry et Technoparc) de Poissy pour les lignes urbaines (50-51-52-53-54) et allant jusqu'à Saint-Germain-en-Laye pour les lignes interurbaines (3-24-26). Leurs caractéristiques sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Exploitant	Ligne	Itinéraire	Amplitude horaire	Intervalle HPM
Transdev Autocars Tourneux	3	Verneuil-sur-Seine/Meulan ⇄ Poissy ⇄ Saint-Germain-en-Laye	5h50 – 20h42	20 min
	26	Les Mureaux ⇄ Poissy ⇄ Saint-Germain-en-Laye	4h35 – 21h01	30 min
Transdev CSO	16 Exp	Cergy Préfecture Gare RER A ⇄ Poissy ⇄ Gare de Saint-Quentin-en-Yvelines SNCF RER C	5h30 – 22h	30 min
	24	Poissy Gare Sud ⇄ Saint-Germain-en-Laye	5h52 – 20h37	5 à 12 min
	50	Poissy La Coudraie ⇄ Poissy Saint-Exupéry	4h55 – 22h40	3 à 20 min
	51	Poissy Forêt ⇄ Poissy Hôpital	5h30 – 21h22	22 à 30 min
	52	Poissy Hôpital ⇄ Poissy Saint-Louis	5h05 – 119h45	32 à 34 min
	53	Poissy Gare Sud ⇄ Poissy Technoparc	6h37 – 19h20	29 min
	54	Poissy Gare Sud ⇄ Poissy Technoparc	6h49 – 19h20	5 à 36 min

Tableau 7 : Caractéristiques des lignes interceptant le tracé dans le secteur de Poissy

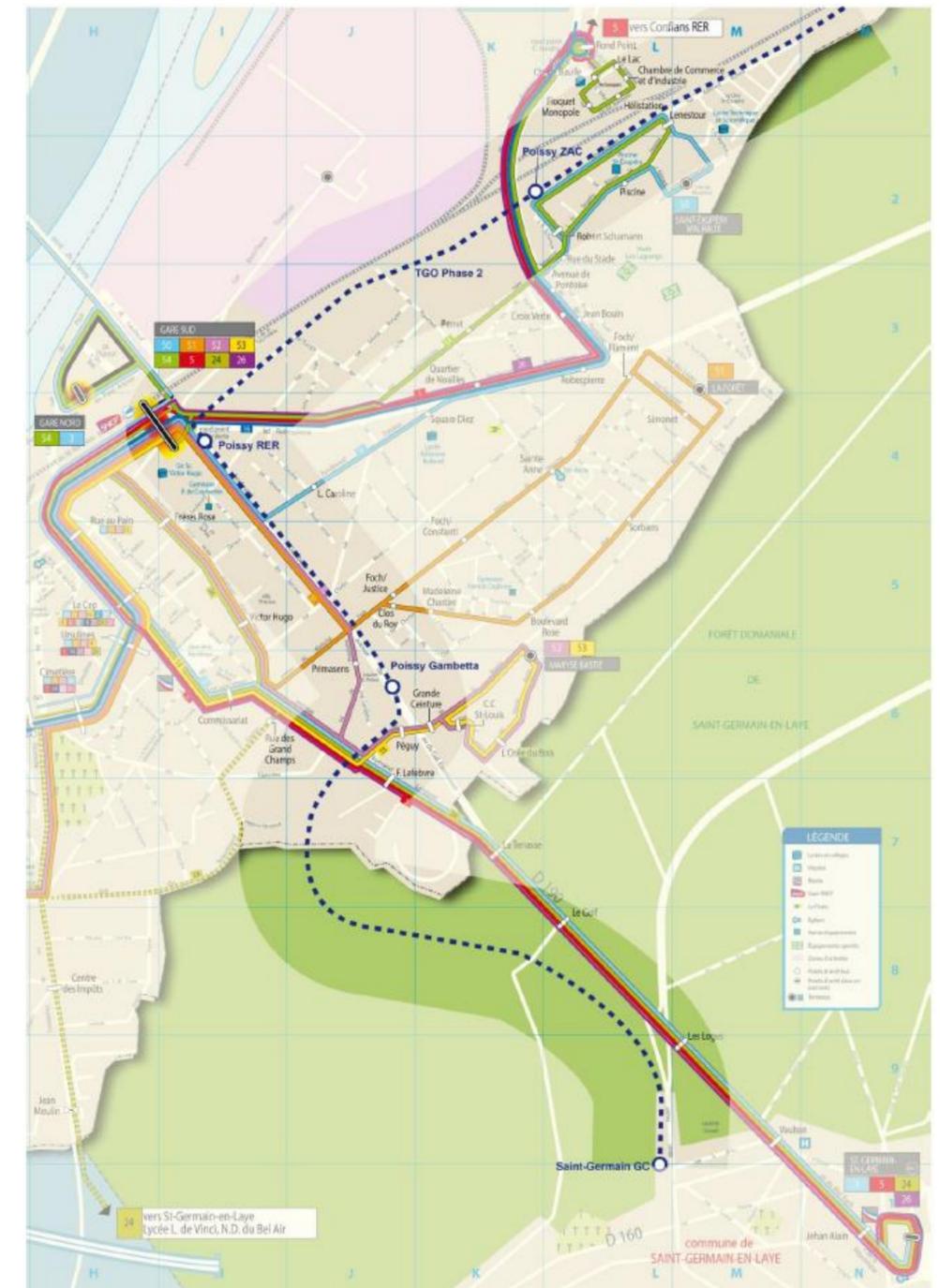


Figure 39 : Plan des lignes de bus dans le secteur d'étude
Source : Plan Transdev (mise à jour EDEIS, 2016)

Les lignes 50, 51 et 52 empruntent le boulevard Gambetta (RD190) mais n'y font aucun arrêt. A noter que la ligne 50 emprunte le boulevard Devaux et le boulevard Gambetta afin d'éviter la RD308 en raison des difficultés de circulation en heure de pointe. Elle effectue ce trajet dans les deux sens de circulation.

Les lignes 51 et 52 empruntent la RD190 jusqu'à l'avenue du Maréchal Foch où elles bifurquent. Elles effectuent ce parcours uniquement dans le sens nord-sud et empruntent le boulevard Victor Hugo dans l'autre sens.

La ligne 52 effectue un arrêt dans le sens nord-sud sur le boulevard Pirmasens, puis un arrêt sur la rue de la Bruyère, également desservi par la ligne 53.

Les lignes 3, 5, 24, 52, 53 circulent sur l'avenue Fernand Lefebvre et parmi elles, les lignes 3, 5 et 24 croisent le tracé du Tram 13 express au carrefour entre l'avenue Fernand Lefebvre et la rue de la Bruyère.



Figure 40 : Extrait du réseau de bus dans le secteur de la Bruyère

Source : Plan Transdev (mise à jour EDEIS, 2016)

Au nord-est du tracé, aucune ligne ne circule actuellement sur le boulevard de l'Europe. Les lignes 50 et 54 empruntent la rue Saint Sébastien dans le sens est-ouest en direction de la gare routière sud de Poissy. Elles desservent l'arrêt au croisement de la rue Adrienne Bolland et de la Rue Saint Sébastien. Sa localisation est donc à proximité directe de l'itinéraire du tram-train.

Les lignes 5,16 Express, 26 et 54 traversent les voies ferrées via la RD30 en direction du Technoparc et d'Achères.



Figure 41 : Extrait du réseau de bus dans le quartier Saint-Exupéry

Source : Plan Transdev (mise à jour EDEIS, 2016)

Les aménagements bus existants sur les parcours de ces lignes sont rares et discontinus, à savoir une voie bus à l'entrée sud de la Place de l'Europe et le couloir bus sur la RD190 dans la Forêt de Saint-Germain-en-Laye.

1.7.7.2. Secteur d'Achères

Les lignes A1, A2 et 5 du réseau Conflans-Achères empruntent l'avenue de Conflans ainsi que le giratoire effectuant la liaison avec la rue Camille Jenatzy.

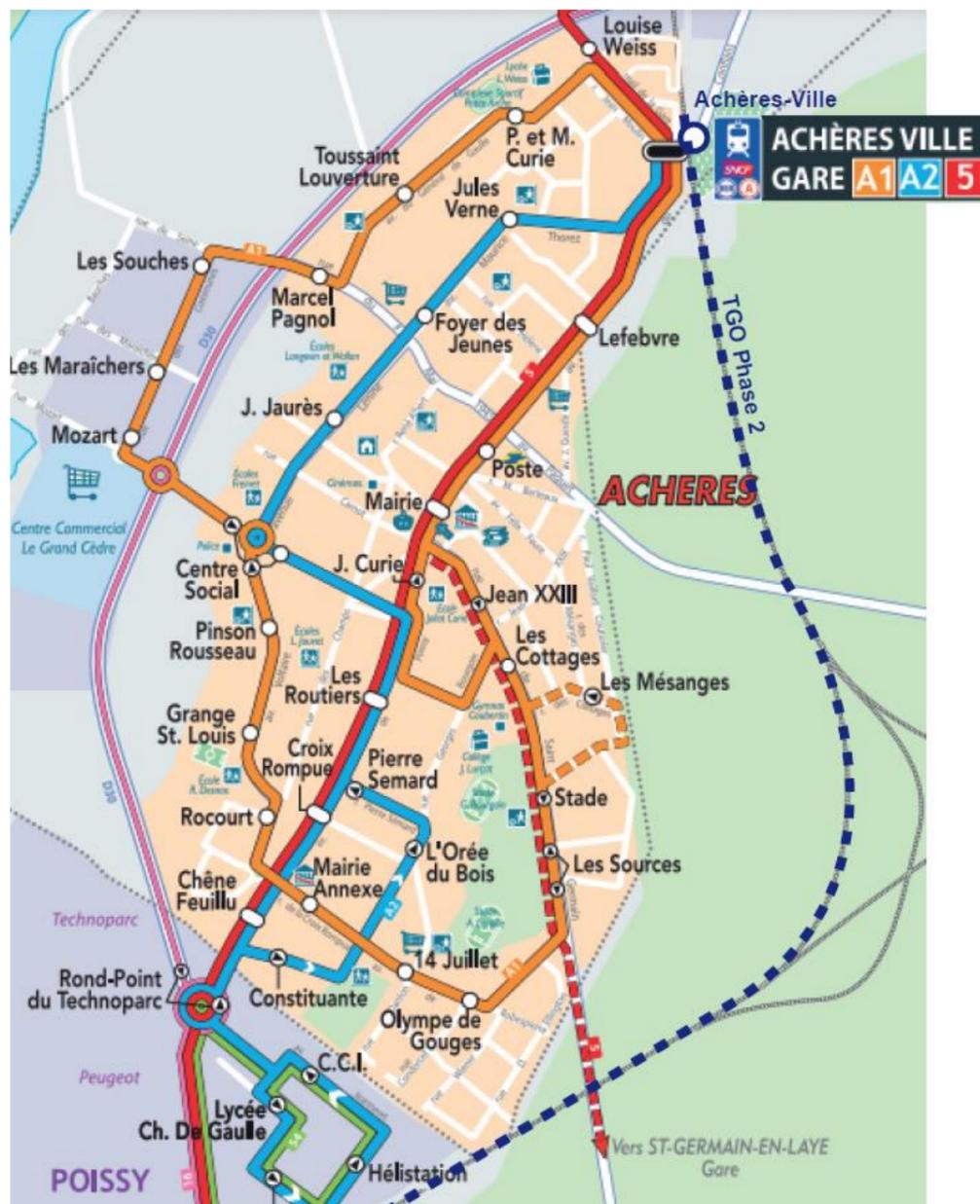


Figure 42 : Lignes de bus interceptant le tracé à Achères

La ligne A1 est une ligne urbaine avec une desserte très fine d'Achères effectuant une boucle dans la commune et desservant notamment le quartier du chêne feuillu.

La ligne A2 est également une ligne urbaine qui traverse Achères du nord au sud en passant par le centre-ville et qui dessert le Technoparc de Poissy. Elle permet un rabattement des voyageurs vers le Technoparc.

La ligne 5 est une ligne que l'on peut considérer à la fois urbaine et interurbaine, dans la mesure où elle dessert finement Achères et Poissy mais qu'elle rejoint également Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine.

Ces trois lignes assurent un rabattement vers la gare d'Achères Ville qui dispose d'une gare routière en bordure ouest directement reliée à la gare.

Exploitant	Ligne	Itinéraire	Amplitude horaire	Intervalle HPM
Transdev Conflans	A1	Achères Ville Gare ⇔ Achères Ville Gare	5h - 21h55	9 à 12 min
	A2	Achères Ville Gare ⇔ Poissy-Lycée Charles de Gaulle	5h35 - 21h45	9 à 15 min
	5	Conflans Gare Romagné ⇔ Achères Ville Gare ⇔ Poissy Ville Gare ⇔ Saint-Germain-en-Laye Gare	5h00 - 22h40	7 à 15 min

Tableau 8 : Lignes de bus desservant Achères

1.8. Modes actifs

1.8.1. Aménagements cyclables

1.8.1.1. Itinéraires Véloroute Voies Vertes (VVV)

Le Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes vise à favoriser la promenade et les déplacements utilitaires permettant d'accéder au formidable patrimoine naturel, architectural et historique des Yvelines.

Le schéma a pour objectifs de :

- développer la pratique du vélo, notamment de loisir, mais aussi utilitaire,
- articuler entre elles les politiques cyclables locales,
- s'intégrer dans les schémas régional, national et européen (notamment les itinéraires Paris-Londres et Paris-Mont Saint Michel).

Les principes d'aménagements du schéma Véloroute et Voies Vertes privilégie les aménagements en "site propre" (voies forestières, chemins de halage, voies vertes...) afin de garantir un itinéraire continu, accessible, confortable et sécurisé. Il sera accessible à tous les modes actifs (piétons, cycles et Personnes à Mobilité Réduite).

Le Département a identifié 4 itinéraires prioritaires dans les Yvelines :

- de Carrières-sur-Seine à Limetz-Villez et Port-Villez, en suivant la Vallée de Seine,
- de Conflans-Sainte-Honorine à Ablis via Versailles et Saint-Arnoult-en-Yvelines,
- de Mantes-la-Jolie à Saint-Arnoult-en-Yvelines en passant par Houdan et Rambouillet,
- de Houdan à Versailles en passant par Montfort l'Amaury.

Les itinéraires prioritaires du schéma Véloroutes Voies Vertes dans les Yvelines

Ce schéma, organisé en 2 phases, totalisera à terme près de 500 km d'itinéraires en continu.



Figure 43 : Le réseau VVV à terme

➤ Les aménagements prévus dans le cadre du schéma VVV dans l'aire d'étude

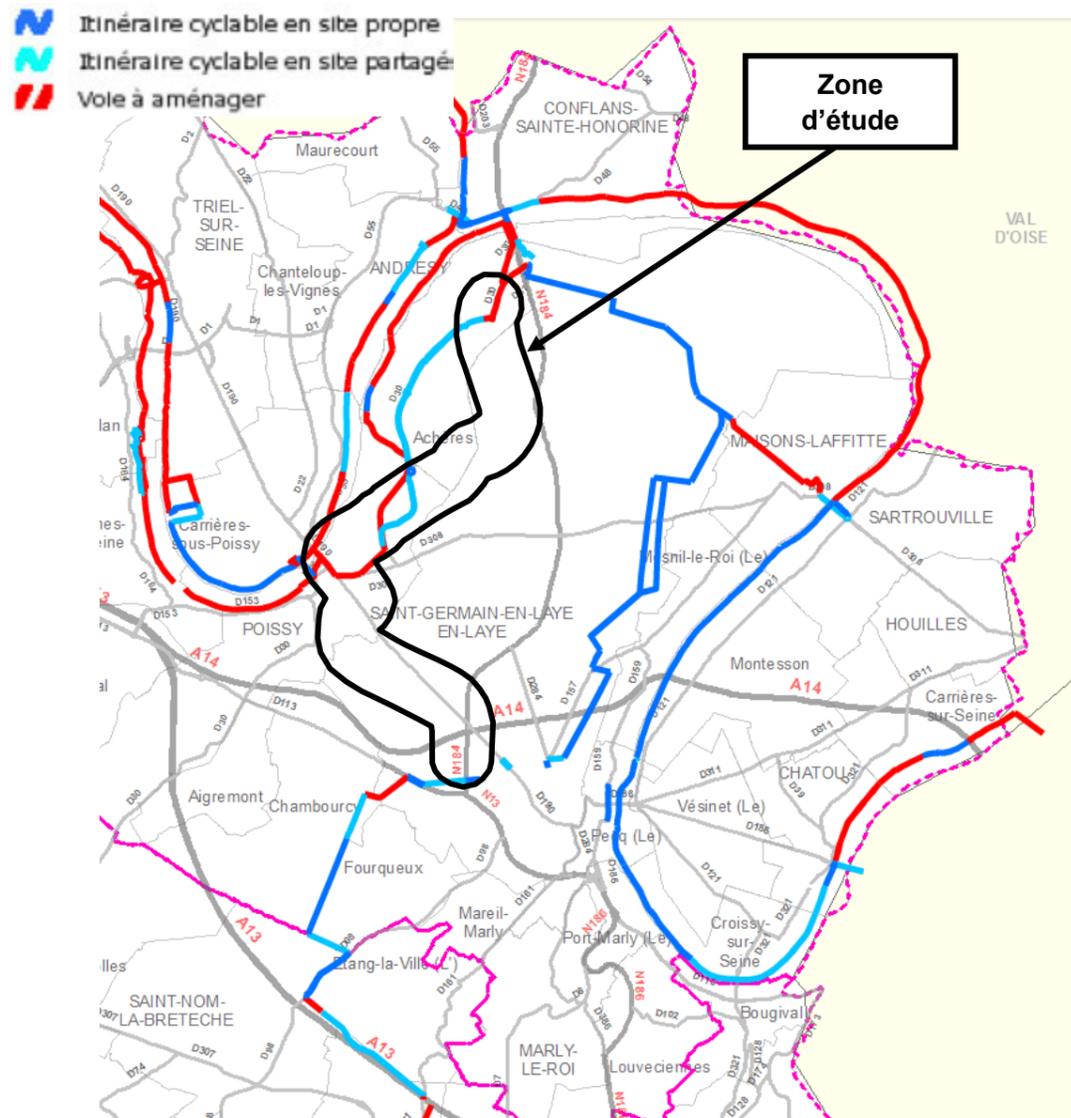


Figure 44 : Les aménagements prévus dans le cadre du schéma VVV

Source: CD78, 2013

Au droit du projet, le Département des Yvelines prévoit la création d'un aménagement dans la continuité de la RD30 en direction de la RD153 et la RD190 à l'ouest et au nord de Poissy

1.8.1.2. Les pistes et bandes cyclables de la zone d'étude

La zone d'étude est traversée par plusieurs itinéraires cyclables, matérialisés par des bandes ou pistes cyclables réservées à cet effet.

A Poissy, aucun aménagement ne pré-existe sur l'itinéraire du Tram 13 express Phase 2. Des aménagements cyclables existent à proximité du tracé, mais ils sont discontinus et donc encore peu structurants à l'échelle du territoire. Il s'agit principalement des aménagements le long de la RD190 entre Poissy et Saint-Germain-en-Laye ainsi que le long de la RD30 à Poissy, et des double-sens cyclables situés dans la zone 30 du centre-ville.

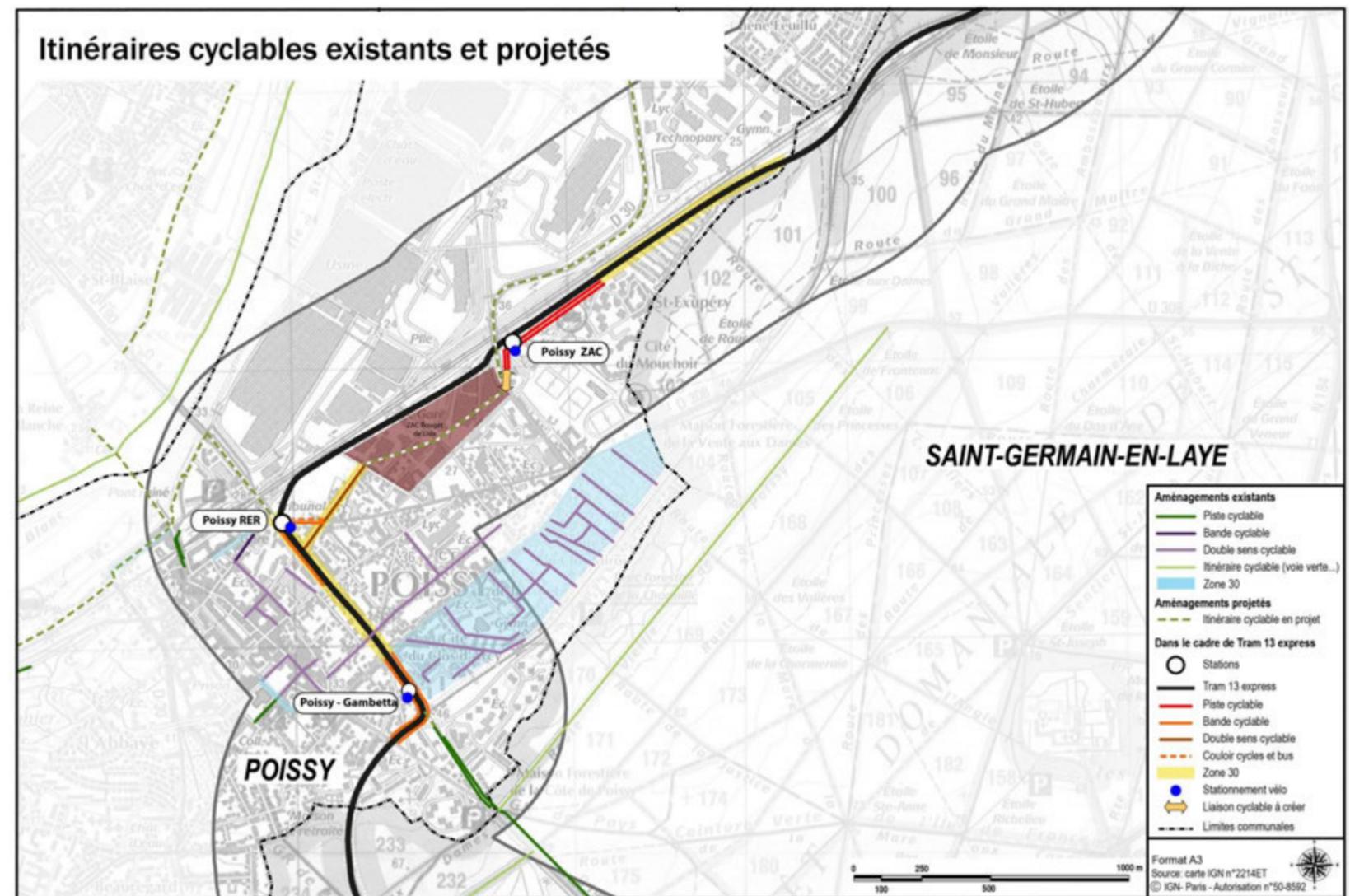
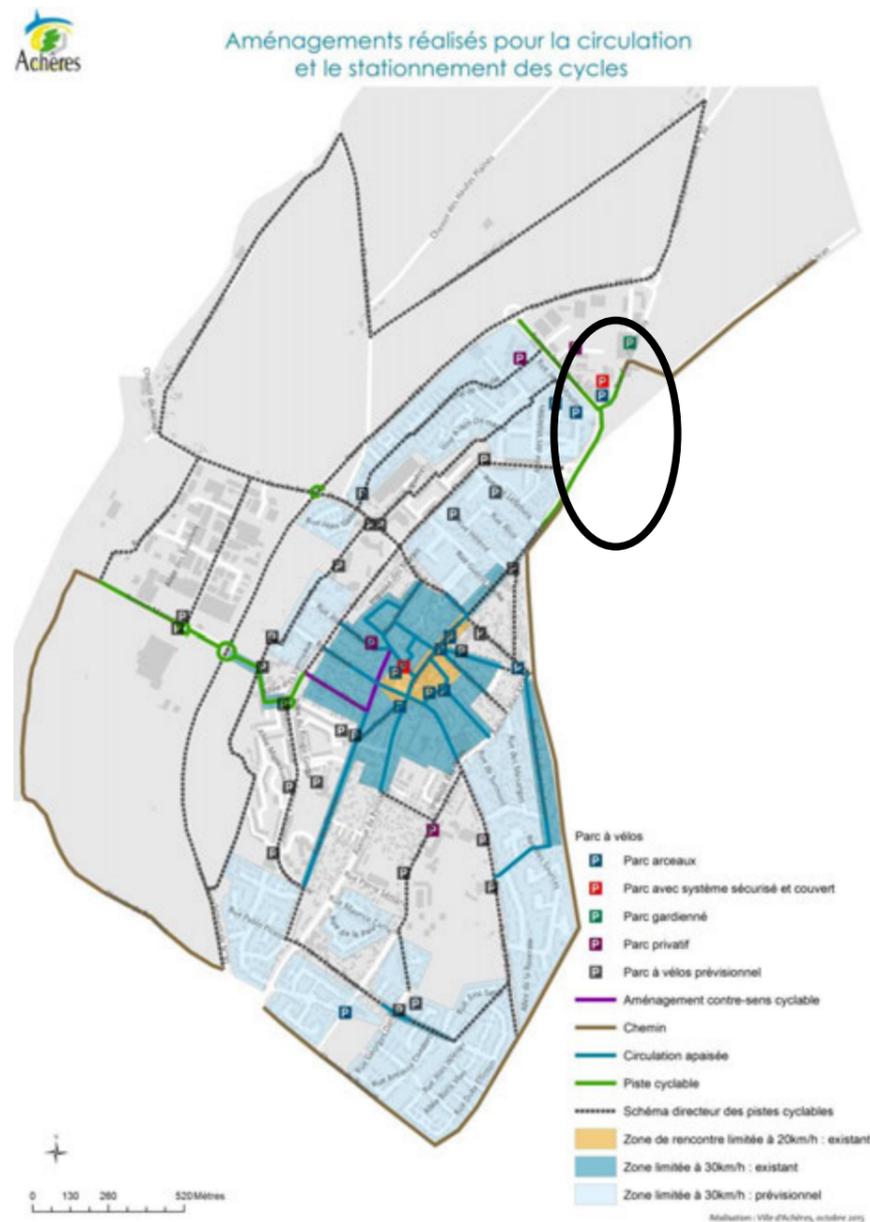


Figure 45 : Aménagements cyclables existants à Poissy (source : MDB, 2014)

1.8.1.3. Achères

A Achères, des aménagements cyclables existent sur l'itinéraire du Tram 13 express Phase 2, le long de la rue Camille Jenatzy et au niveau du giratoire/Mail de la gare. Un des enjeux de l'itinéraire cyclable empruntant la rue Camille Jenatzy est de se raccorder au projet de bouclage sur la RD30 et à la piste cyclable existante sur le Mail de la gare.



➤ Les stationnements pour cycles

Les stationnements disponibles au droit de la zone d'étude sont les suivants :

- Achères : présence de stationnements vélo dans le parking relais à côté de la gare d'Achères Ville (20 places fermées), ainsi qu'au niveau de la gare routière (abris, et quelques places sécurisées) ;
- Poissy : présence de nombreux stationnements (sécurisé, abris, arceaux) à proximité de la gare RER de Poissy ;



Figure 46 : Stationnements vélo dans à proximité de la gare Poissy RER

- Saint-Germain-en-Laye : présence de 24 places au niveau de la Place Christiane-Frahier près de la gare Saint-Germain Grande Ceinture.

➤ Les chemins de randonnées

Le Département dispose, par ailleurs, d'un schéma départemental de randonnée pédestre, adopté en 1993 puis actualisé en 1999, qui compte 1023 km de chemin de randonnée qui sillonnent tout le territoire Yvelinois. Il existe également un schéma départemental de randonnée équestre, adopté le 23 juin 2006.

1.9. Perspectives d'évolution dans le secteur d'étude

1.9.1. Projets d'urbanisation

1.9.1.1. Achères

- **ZAC Petite Arche**

Le projet de ZAC Petite Arche à Achères vise le développement d'un nouveau quartier, en entrée de ville. Ce projet comporte un programme mixte à dominante d'activités économiques qui se développera à proximité immédiate de la gare d'Achères-Ville RER. Les objectifs principaux sont :

- développer un programme mixte aux portes de la forêt de Saint-Germain-en-Laye
- construire des logements en continuité du tissu urbain existant
- créer une place publique amorçant le mail central et constituant une polarité pour le nouveau quartier
- aménager une longue promenade plantée et animée de 4 hectares
- affirmer une qualité environnementale ambitieuse



Figure 47 : Perspective ZAC Petite Arche à Achères

Source : Sequano Aménagement, septembre 2016

Le programme global des constructions s'élève à environ 130 000 m² :

- 66 000 m² de bureaux.
- 42 000 m² d'activités, hôtel, services et commerces de proximité.
- 22 000 m² de logements en accession libre à la propriété.



Figure 48 : ZAC Petite Arche

Source : Sequano Aménagement, septembre 2016

Les équipements publics programmés sont :

- un nouvel équipement de santé (environ 170 lits) ;
- un ensemble de voiries nouvelles ;
- une grande place de quartier ;
- un mail central paysager ;
- un parc de 4 ha à la lisière de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Ce site naturel sera mis en valeur par la conception d'espaces publics généreux et largement paysagers et la prise en compte dans la mise en œuvre de tous les projets d'une qualité environnementale ambitieuse.

A horizon 2020 et au-delà le secteur de la gare d'Achères-Ville RER est ainsi voué à connaître un développement économique important.

Dans le prolongement Nord-Est de la ZAC de la Petite Arche, entre la RD30 et la RN184 une zone d'aménagement concerté sera créée. Dénommée "**Grande Arche**", cet espace sera urbanisé après exploitation de son sous-sol (matériaux alluvionnaires de la carrière d'Achères) et dépollution des terrains (dépollution effectuée en parallèle de l'exploitation de la carrière).

• Port Seine Métropole Ouest (PSMO)

Le Port Seine Métropole Ouest (PSMO) est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (eau, fer et route), porté par Ports de Paris en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique. Les premières infrastructures portuaires pourraient voir le jour en 2020. La mise en service complète du port interviendrait à horizon 2040.

Le périmètre s'étend sur une surface de 100 hectares, avec près de 50 hectares commercialisables, sur les territoires des villes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.



Figure 49 : Port Seine Métropole Ouest

Source : Ports de Paris, 2015

Le site est localisé à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur l'Axe Seine (Paris - Rouen - Le Havre). Il a été identifié par la consultation internationale du Grand Paris comme l'emplacement répondant au mieux au besoin d'infrastructure logistique de la métropole francilienne. L'emplacement est stratégique pour le transport de marchandises par la voie d'eau, et la Seine permet notamment la navigation de bateaux au gabarit européen.

Il permettra de tirer profit de la carrière d'Achères (dans un premier temps), du développement du Grand Paris et du développement du mode fluvial, avec à la clé des emplois (500 à 1000 à terme) et moins de camions sur les routes locales : - 65 camions/jour (carrières actuellement en exploitation).

Un débat public sur le projet PSMO s'est tenu du 15 septembre au 15 décembre 2014. Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus le 12 février 2015. Le Conseil d'administration de Ports de Paris a alors décidé le 6 mai 2015 de poursuivre le projet. Le début des travaux est attendu pour la fin d'année 2018. Les premières infrastructures portuaires pourraient être mises en service dès 2020. La mise en service complète du port interviendrait à horizon 2040.

A terme, le Port Seine Métropole pourrait s'étendre à l'est sur une surface complémentaire de 300 hectares.

1.9.1.2. Poissy

- **Quartier Rouget de Lisle**

Le projet Quartier Rouget de Lisle (ex-ZAC EOLES) constitue à Poissy un des projets urbains majeurs de la municipalité dont la mise en œuvre complète est prévue à horizon 2035.

Ce projet est localisé, en milieu urbain, à proximité de la gare de Poissy, entre la voie ferrée, l'avenue de Pontoise, la rue Saint-Sébastien et les rues des Prés et de la Faisanderie et vise à réaménager en quartier mixte un ensemble de friches industrielles et ferroviaires.

La ZAC a été créée en décembre 2013, l'aménageur Citallios (ex-Yvelines Aménagement) a été nommé fin janvier 2016. Le début des travaux sur une partie du site doit intervenir en avril 2017. Le phasage de réalisation s'étale sur 20 ans (horizon 2030-2035).

Il comprendra, selon le plan d'aménagement prévu début 2016, environ 2 000 logements répartis de la manière suivante :

- 64% en accession privée,
- 11% en accession à prix maîtrisé et 25% de logements locatifs sociaux.

Le plan d'aménagement finalisé début 2015 prévoit également l'implantation de 10 700m² de commerces, activités et service et 5 570 m² d'équipements, dont un groupe scolaire de 16 classes et une crèche. Un parc urbain paysager et aménagé au centre du quartier permettra les circulations des modes actifs du sud au nord.



Figure 50 : Insertion paysagère ZAC Rouget de Lisle

Source: Ville de Poissy



Figure 51 : Plan masse ZAC Rouget de Lisle

Source: Ville de Poissy

Une première opération de constructions démarre en avril 2017 (lots ABC) représentant 463 logements (148 lits en résidence jeunes actifs), 60 logements sociaux et 160 logements en accession.

Une deuxième opération de construction est prévue au deuxième semestre 2017, soit le lot E représentant 96 logements.

- **Le secteur de la gare de Poissy Grande Ceinture** a fait l'objet d'un développement d'habitat collectif, représentant près de 200 logements : 98 logements ont été livrés en avril 2015 et 85 logements supplémentaires l'ont été fin 2016. Un troisième projet, avenue Fernand Lefebvre, visant la construction d'un immeuble d'une soixantaine de logements locatifs sociaux et en accession aidée est en cours de réalisation (bailleur I3F).



Figure 52 : Constructions neuves sur la rue de la Bruyère / Poissy GC

Source : Ville de Poissy

- **Le boulevard Gambetta** a fait l'objet de plusieurs projets de densification urbaine, avec une prévision de création d'une centaine de logements. Trois immeubles de logements d'habitat collectif livrés entre 2015 et 2016 sont ainsi situés entre les carrefours avenue du Maréchal Foch et le boulevard de la Paix du côté Est de la rue.



Figure 53 : Constructions neuves sur le boulevard Gambetta à Poissy

Source : EDEIS, 2015

- **Le secteur de la Coudraie** à Poissy connaît depuis plusieurs années une opération de rénovation urbaine importante (convention ANRU signé en juillet 2011) : le programme immobilier de la Coudraie est composé à terme de 882 logements dont 145 réhabilités. Sous l'impulsion de l'aménageur désigné en avril 2013 à savoir Grand Paris Aménagement (ex AFTRP) et du partenariat avec France Habitation, le quartier change de visage.

Trois nouveaux immeubles de logements sociaux appartenant à France Habitation ont été achevés en 2015 et plus de 500 logements sont en cours de réalisation.



Figure 56 : Réaménagement du secteur de la Coudraie

Source : Grand Paris Aménagement

- **Poissy-sud (ex-Terrasses-de-Poncy)** Ce secteur est l'objet actuellement des études en vue de l'implantation du centre d'entraînement du Paris Saint-Germain.
- **Le Secteur Centre Maurice Clerc** est situé à proximité immédiate du quartier de la Coudraie, mais également non loin du centre hospitalier et du secteur de Poncy.

L'emprise importante de 4,2 hectares environ comporte aujourd'hui des équipements sportifs et une belle demeure bourgeoise. La programmation mixte (habitat et activités, souhait de la Ville) sur ce secteur est en cours de définition (potentiellement entre 300 et 400 logements).

- **Le centre-ville de Poissy** connaîtra également plusieurs opérations immobilières importantes.

Sur le site précédemment utilisé comme parking à l'arrière de la Mairie. Cet espace entièrement minéral et peu qualitatif se situe à la jonction de 3 rues (rue du 8 mai 1945, rue du 11 novembre 1918 et rue de la Libération) entre la mairie de Poissy et le collège Jean-Jaurès. Le projet prévoit la réalisation d'un immeuble d'environ 86 logements en accession avec en rez-de-chaussée des commerces et/ou des services. Cette opération est prévue à horizon 2019.

La propriété dite EFFINGER, située en centre-ville, au 15, rue Jean-Claude Mary. La parcelle d'une superficie de 1 840 m² comprend plusieurs bâtiments (maison, annexes, hangar et écurie) dans un état de délabrement important. Sa position, en centre-ville, à proximité immédiate de plusieurs équipements publics (Médiathèque Christine de Pizan, Office de Tourisme, Espace co-working, gare RER A / SNCF, pôle jeunesse) lui confère donc un attrait particulier. Il est prévu la division de la parcelle avec la réhabilitation de la Maison existante et la construction de bâtiments comportant 58 logements.

Autres projets livrés ou livraisons prévues en 2017 :

Localisation	Type de projet	Programme	Calendrier
Quartier de Beauregard	habitat	106 logements	Fin 2017
Rue du docteur Labarrière	habitat	33 logements	2016
Quartier de Noailles	habitat	29 logements	Fin 2016
Centre-ville	habitat	47 logements	Fin 2017

- **De nombreux projets de renouvellement ou de densification urbaine** sont par ailleurs envisagés à proximité du tracé alternatif du Tram 13 express à **Poissy** à des horizons relativement proches :

Localisation	Type de projet	Programme	Calendrier
■ Ilôt Paul Codos	■ habitat	■ Réflexions en cours : potentiel de logements à définir	■ Non défini
Secteur Devaux / Robespierre	habitat	86 logements	Horizon 2019
Secteur dit Pointe Robespierre	activités	Réflexion en cours	Non défini

1.9.1.3. Saint-Germain-en-Laye

- **Le quartier Lisière-Pereire**, autour de la future station Tram 13 express de Saint-Germain GC est un projet dont le développement est en cours depuis plusieurs années et devrait s'achever à horizon 2018. L'opération a été pensée autour de l'arrivée du tram-train avec pour enjeu un traitement urbain et paysager de grande qualité permettant une requalification de l'entrée nord de la ville.

Le programme de la municipalité prévoit 56 % de logements et 44 % d'activités tertiaires et d'équipements : seront ici construits 350 logements de standing et intermédiaires, des commerces en rez-de-chaussée, trois immeubles de bureaux et d'activités, une crèche et un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) de 84 lits ainsi que 150 logements sociaux, dont 100 destinés aux étudiants, du fait de la proximité de la nouvelle antenne Science Po. Un hôtel 3 étoiles est également programmé.



Figure 54 : Plan de situation du projet immobilier à l'arrière de la mairie de Poissy
source : Ville de Poissy



Figure 55 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire

Source: Ville de Saint-Germain-en-Laye, extrait du site de 2016

- Le secteur du Grand Cormier

Le **secteur du Grand Cormier** est un secteur où la ville de Saint-Germain-en-Laye souhaite implanter un projet urbain à vocation d'activités. Localisé au cœur de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, le site est actuellement occupé par les voies de garage SNCF et il est en zone urbaine au PLU de la commune. La programmation est à définir en complémentarité avec la création d'une gare de triage pour le Port-Seine-Métropole Ouest.



Figure 57 : Secteur du Grand Cormier

Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

- La station d'épuration Seine-Aval

Au nord-est du secteur d'étude, la **station d'épuration Seine-Aval** sera modernisée et connaîtra une centralisation de ses activités. 300 ha seront ainsi libérés à l'ouest du site et rendus à la Ville de Paris, l'emprise au sol de l'usine sera réduite de 40%. Déjà démarrée, l'opération devrait s'achever en 2020 de manière à respecter les objectifs de bon état écologique imposés par la directive cadre européenne d'ici 2021.



Figure 58 : Refonte de la station d'épuration Seine-Aval

Source : SIAAP

- Site du Camp Gallieni

Entre la forêt de Saint-Germain-en-Laye et Maisons-Laffitte, le **site du Camp Gallieni** sera libéré par l'armée d'ici 2015. La ville souhaite l'implantation de logements et d'activités. La programmation reste donc à définir.

1.9.2. Les autres projets autour du Tram 13 express

1.9.2.1. Carrières sous Poissy / Triel

- ZAC Carrières Centralité

Carrières Centralité est l'un des projets phares de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA). Cette opération d'aménagement prévoit environ 2 800 logements, 19 000 m² d'équipements publics, 38 000 m² d'activités de service et d'équipements privés, 27 000 m² de commerces. Par ailleurs, il est prévu un parc urbain de 10,5 ha, trois groupes scolaires, une crèche et une halte-garderie ainsi qu'une place publique et un lieu de création numérique.

L'achèvement du nouveau centre-ville et de ses quartiers est envisagé pour 2025.



Figure 59 : Perspective de la ZAC

Source : EPAMSA

- **ZAC Ecopôle et Eco-port économique à Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy**

L'**Ecopôle Seine Aval** est situé au carrefour de l'axe Paris - Normandie et du Canal Seine Nord Europe et a vocation à s'imposer comme le territoire d'accueil privilégié des entreprises de l'éco-construction et des éco-industries en quête d'une localisation stratégique à l'Ouest de Paris.

L'Ecopôle Seine Aval bénéficiera d'un **Eco-port économique**, réalisé par Ports de Paris, garantissant aux entreprises qui choisiront de s'y implanter un accès optimal au fret multimodal. L'opération est planifiée entre 2020 et 2030.

Le programme du projet comprend 50 ha dédiés aux activités, 280 logements, l'Eco-port sur 25 ha, 1 parc et 1 Zone d'Intérêt Ecologique de 25 ha.



Figure 60 : Modélisation de l'Ecopôle

Source : EPAMSA

- **ZAC bords de Seine**

La création de la ZAC des Bords de Seine, par arrêté préfectoral du 15 mai 1992, a permis à la Ville de Carrières-sous-Poissy d'aménager un quartier situé le long de la Seine. Il s'est achevé en 2015.

Ce nouveau quartier comprend 113 logements dont 26 logements locatifs sociaux, 6 logements à prix maîtrisé, et 81 logements en accession.

1.9.2.2. Chanteloup-les-Vignes

- **Ecoparc Les Cettons**

Créé dans la continuité d'un tissu économique déjà existant avec le parc des Cettons 1 (17 ha) et les Hautes Garennes (15 ha), l'**éco parc des Cettons** est destiné à accueillir une vingtaine d'entreprises à vocation artisanale et industrielle sur 25 ha. Un important programme de requalification est par ailleurs en cours d'étude pour mettre à niveau l'ensemble des Cettons (Cettons 1 et écoparc des Cettons).



Figure 61 : Plan de principe des aménagements

Source : Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine, 2013

Fin 2015, un arrêté préfectoral a permis la cession de terrain des lots 12 et 13 à la Société ARGAN SA, pour la construction d'immeubles destinés à recevoir une activité industrielle, de logistique, de bureaux, centre de formation, ainsi que toute activité connexe (administratif, locaux techniques, etc...) d'une surface de plancher maximale de 20 000 m². Cette entreprise a déposé une demande d'enregistrement pour son installation classée en janvier 2016.

La carte ci-contre localise les divers projets urbains situés à l'intérieur et autour du périmètre d'étude du Tram 13 express (phases 1 et 2) à l'horizon 2030. Il est précisé que plusieurs projets ont déjà été réalisés, tandis que d'autres sont actuellement en cours de réalisation ou d'étude.

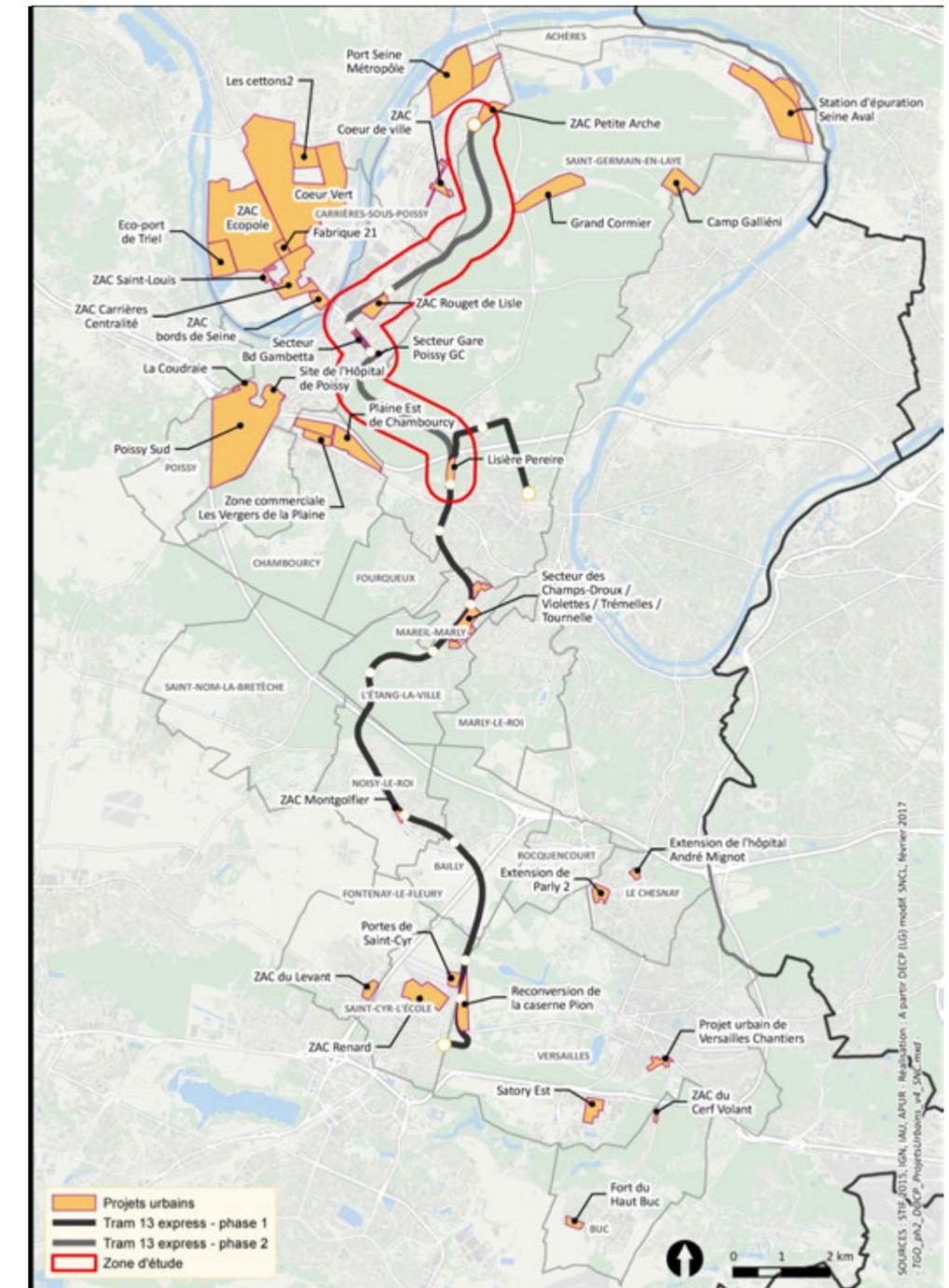


Figure 62 : Projets urbains dans le périmètre d'étude à l'horizon 2030

Source : STIF, Edeis, 2017

1.9.3. Projets routiers

➤ SDADEY

Schéma Départemental d'Aménagement pour
un Développement Équilibré des Yvelines

Le Conseil départemental a approuvé le 18 décembre 2015 une mise à jour de son Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY 2020).

Au travers de ce travail d'actualisation, le Département entend faire de la mobilité un axe fort de la politique départementale en faveur du développement équilibré du territoire.

Ce document présente les grands axes d'une stratégie départementale ancrée dans une vision multimodale et intermodale des déplacements, sans exclusivité, où chaque mode a un rôle à jouer, y compris la route, qui demeure l'un des modes les plus utilisés en grande couronne et a vocation à s'affirmer comme support de nouveaux usages.

Ce schéma détermine un programme d'opérations structurantes et stratégiques, en particulier pour les projets d'infrastructures routières et de transports collectifs, qu'il hiérarchise à court terme (engagement des travaux avant 2020), moyen terme (engagement des travaux entre 2020 et 2025) et long terme (engagement des travaux au-delà de 2025).

35 opérations routières sont identifiées (cf. carte ci-contre). Parmi ces différentes opérations six concernent le secteur d'étude. Il s'agit des opérations suivantes :

- **Autoroutes et routes nationales :**

- 1 A104 – bouclage de la Francilienne à l'ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval
- 10 RN184 – Aménagement entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine

- **Réseau départemental :**

- 19 Liaison RD190-RD30 (Triel-sur-Seine – Achères, avec franchissement de Seine)
- 20 RD 190 – requalification à 2x2 voies entre le pont de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.
- 22 RD308 – prolongement du boulevard de l'Europe à Poissy
- 25 RD113 requalification entre Orgeval et Poissy

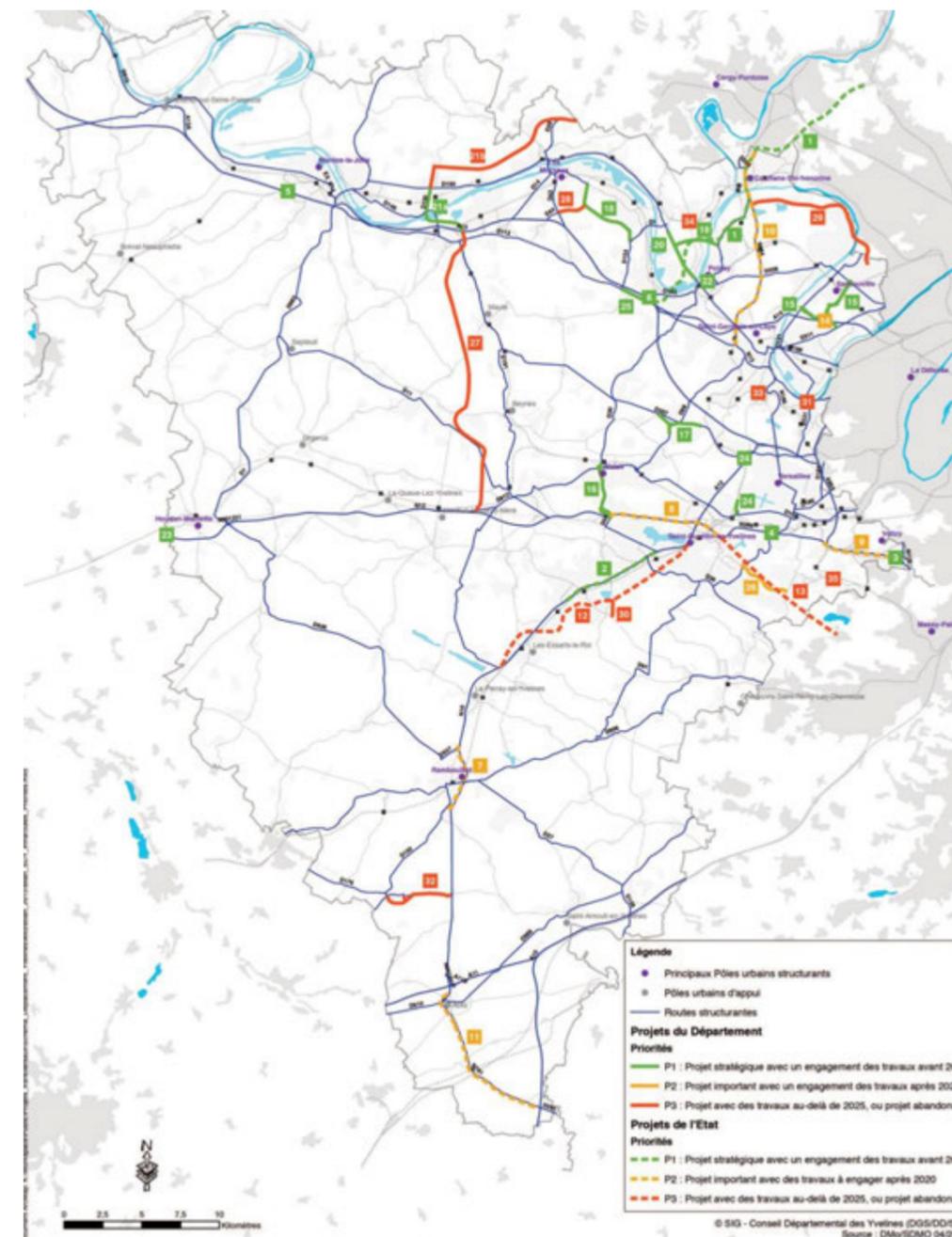


Figure 63 : Projets routiers structurants dans les Yvelines

Source : CD78, 2015

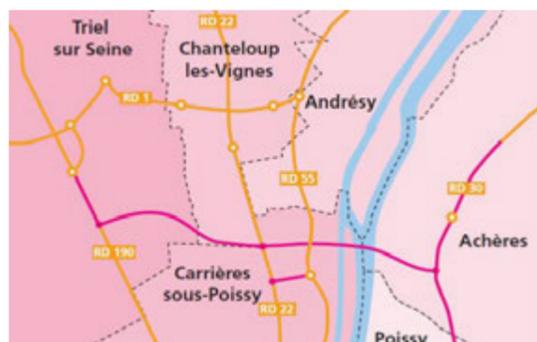


Figure 64 : Liaison RD190-RD30

Source : CD78



Figure 65 : Tracé de l'A104

Source : DRIEA, octobre 2011

Parmi ces différentes opérations, on peut notamment insister sur celles revêtant une importance particulière ou pouvant influencer sur le projet Tram 13 express phase 2.

- **Le prolongement de l'A104**

Le projet de Prolongement de l'A104 porté par l'Etat est l'aménagement routier le plus important du périmètre d'étude. L'opération qui relie Méry-sur-Oise (jonction RN184 / RN104) à Orgeval (autoroutes A13 et A14) consisterait en la réalisation d'une 2x3 voies, pourvue de 14 échangeurs. Le projet, qui a fait l'objet d'un débat public en 2006, présente un linéaire d'environ 30 kilomètres. L'opération permettrait de compléter le réseau des voies rapides d'Ile-de-France. Ses objectifs sont d'assurer une meilleure liaison des pôles de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, de faciliter les déplacements des usagers en grande couronne et de délester les réseaux de voies locales. L'investissement est estimé à 2 500 millions d'euros HT valeur 2009, dont le financement reste à trouver.

Pour la section située au nord d'Achères, un consensus sur le tracé et ses dispositions techniques a pu être dégagé avec les territoires. Il a été décidé de poursuivre les études afin de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique sur cette section. **A l'inverse, un consensus reste à trouver sur le tracé du projet au sud d'Achères et sa réalisation n'est envisageable qu'au minimum après 2030.**

Le nouveau SDRIF approuvé par l'Etat le 27 décembre 2013 prévoit un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy Orgeval à l'horizon 2030.

A noter que ce projet a fait l'objet de nombreux débats et polémiques, tout d'abord sur son prix d'environ deux à trois milliards d'Euros qui devait être financé, en partie, par un péage. Ce dernier a fait l'objet de nombreuses critiques dans la mesure où il aurait augmenté d'une part le coût du projet puis son utilisation (péage de 7 euros) et réduit d'autre part son efficacité en ralentissant le flux de trafic (augmentation en parallèle de la pollution avec l'apparition de congestions). Par ailleurs, les habitants du secteur et l'environnement seraient impactés par le projet. Le Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute A 104 (COPRA) existe d'ailleurs depuis 25 ans. Les argumentations principales sont le nombre d'habitants (bassin de vie de 300 000 habitants) impactés par le projet (nuisances visuelles et sonores, atteinte à la santé), les impacts environnementaux avec trois franchissements de la Seine (deux en souterrains, un en viaduc) et l'atteinte de certains sites naturels.

En 2015, la ville de Poissy a souhaité rouvrir le débat sur le projet qui reste polémique mais qui pourrait résoudre, en partie, les difficultés de circulation sur la commune de Poissy (cité Saint-Louis notamment).

- **Liaison RD190-RD30 avec franchissement de Seine**

Ce projet prévoit 6 km d'aménagements de voirie en 2x2 voies et un nouveau pont sur la Seine d'environ 600 mètres au nord de Poissy à horizon 2024. Il a pour objectif d'améliorer le maillage des routes départementales et les conditions de circulation et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup (automobiles, transports collectifs, circulations douces). Porté par le Conseil départemental des Yvelines, il s'agit d'un investissement de 120 M€.

Par arrêté du 8 février 2013, le Préfet des Yvelines a déclaré d'utilité publique le projet de liaison départementale entre la RD30 et la RD190 valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

Le projet est actuellement en phase de désignation du maître d'œuvre pour la réalisation des études détaillées. Il est envisagé un démarrage des travaux à horizon 2020.

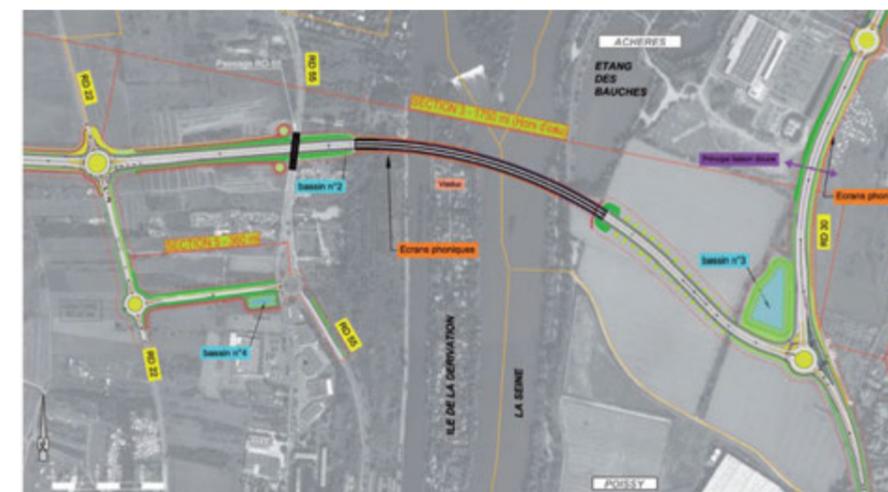


Figure 66 : Plan Général des Travaux liaison RD30 - RD190

Source : CD78, Dossier d'enquête publique liaison RD30 - RD190 - février 2012

- **Requalification de la RD190 entre Triel sur Seine et Carrières-sous-Poissy**

Sur la section de la RD190 se situant au nord de la Seine sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine est envisagé un projet de requalification de la RD190 pour faciliter la circulation non seulement des véhicules mais aussi des bus. L'aménagement consiste à passer en 2x2 voies du carrefour avec la RD1 jusqu'au carrefour Vanderbilt puis à ajouter un site propre jusqu'au carrefour avec la RD55 (réflexion sur l'extension du site propre jusqu'au giratoire des 3 Cèdres).

- **Prolongement du boulevard de l'Europe**

Le projet de prolongement du boulevard de l'Europe vise à délester la RD308 en vue de la classer en voie communale à sens unique, et de classer la rue Saint-Sébastien en axe site propre. Il devrait être réalisé à l'horizon 2025 mais est très lié au projet urbain de ZAC Rouget de Lisle et au projet Tram 13 express Phase 2 s'insérant sur l'axe déjà existant.

1.9.4. Projets d'infrastructures de transport

1.9.4.1. Prolongement du RER E à l'ouest :

Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest consiste à prolonger le RER E, exploité par Transilien (SNCF), de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense, Nanterre et Poissy. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013.

Cette nouvelle liaison permettra d'améliorer la desserte en Seine Aval puisque le temps de parcours vers Paris - La Défense sera de 14 minutes (contre 21 minutes par le RER A) et les principaux pôles d'emplois franciliens seront mieux accessibles.

En plus du confort gagné grâce à des rames plus capacitaires, la desserte sera plus régulière avec 10 trains par heure vers Paris à l'heure de pointe du matin. Le prolongement du RER E à l'ouest, dans la zone d'étude, sera en interconnexion avec le RER A au niveau de la gare RER de Poissy.

Avec l'arrivée du RER E, la fréquentation de la gare de Poissy augmentera de 40% environ à l'heure de pointe du matin (source : Dossier d'avant-projet du projet Eole).

SNCF-Réseau est maître d'ouvrage pour les travaux sur les voies ferrées et SNCF Mobilités pour les travaux en gares.

A Poissy, les travaux ferroviaires comprennent le réaménagement du plan de voies, la modification des installations de signalisation et des postes d'aiguillage. Le pont rail au-dessus de la RD30 sera élargi avec l'ajout d'une voie. Le projet prévoit également :

- le réaménagement du bâtiment voyageur avec notamment la mise en accessibilité des guichets et l'installation de sanitaires ;
- la création d'une nouvelle sortie du quai 1 vers la gare routière sud afin de fluidifier les flux de sortie du quai 1 en heure de pointe ;
- la rénovation de l'équipement des quais.

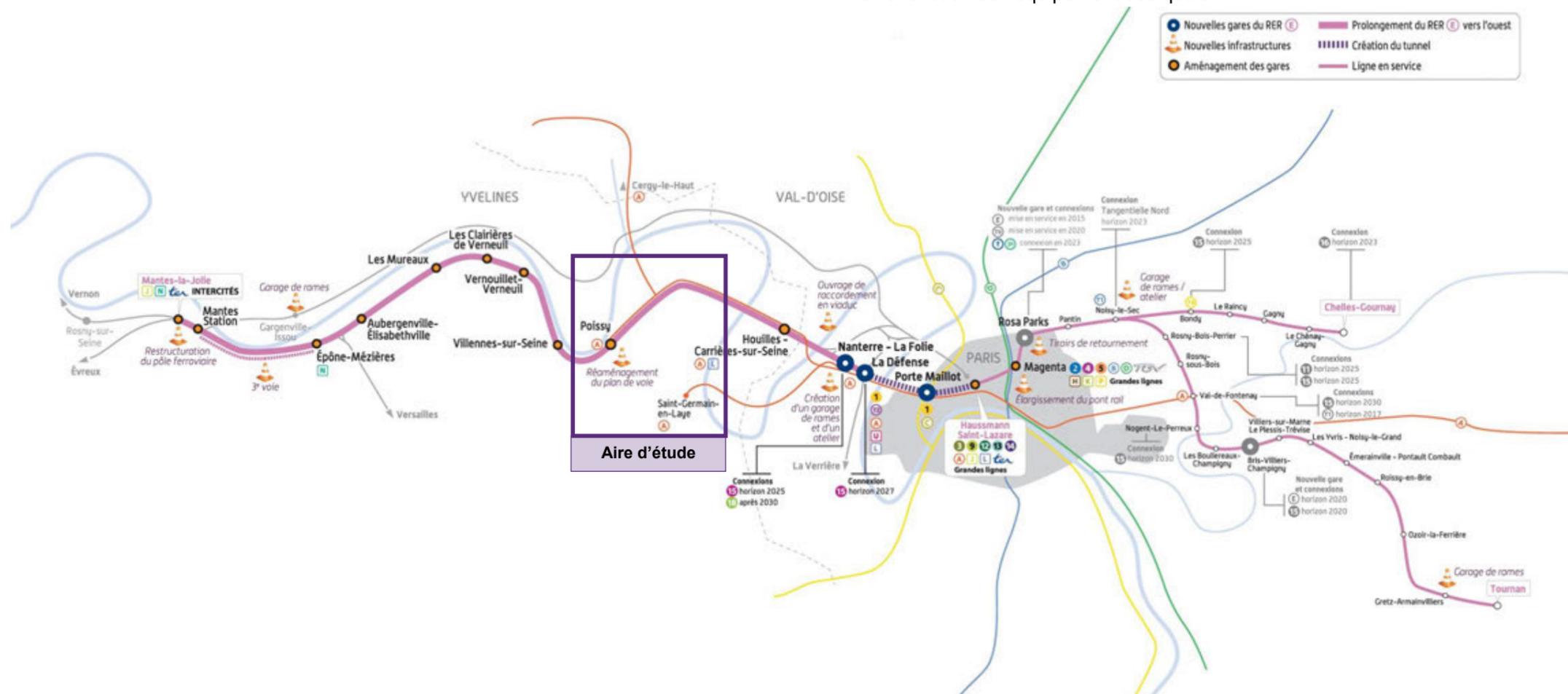


Figure 67 : Présentation du prolongement du RER E vers l'ouest

Source : www.rer-eole.fr, 2016

Les travaux sur le périmètre ferroviaire sont prévus de 2016 à 2019 et les travaux en gare à partir de 2020. La mise en service du RER E est prévue en 2022 jusqu'à Nanterre et sera complète jusqu'à Mantes-la-Jolie et donc Poissy en 2024.

La desserte de la gare de Poissy sera assurée, en complément du RER A, par 6 trains par heure dans le sens de la pointe et 4 trains par heure dans le sens de la contre pointe. Ainsi la fréquence est doublée par rapport à la desserte actuelle. Parmi ces 6 trains, 4 sont omnibus entre Paris Rosa Parks et Mantes-la-Jolie, 2 sont semi-directs (dont un arrêt à Poissy).

1.9.4.2. Le pôle de Poissy

Le projet de Pôle de Poissy se situe au droit de la gare RER de Poissy et de la gare routière. Les études ont pour objectif de conforter l'attractivité du pôle de Poissy, de requalifier et sécuriser les accès au pôle et les correspondances au sein du pôle pour l'ensemble des usagers et de rationaliser le fonctionnement des gares routières. L'étude a porté sur un périmètre de 800m (soit environ 10 minutes à pied) à 2km (accessibilité en bus et à vélo) autour de la gare de Poissy. Le DOCP de l'étude de pôle a été approuvé en Conseil du STIF de janvier 2017 et fera l'objet d'une concertation en 2017.

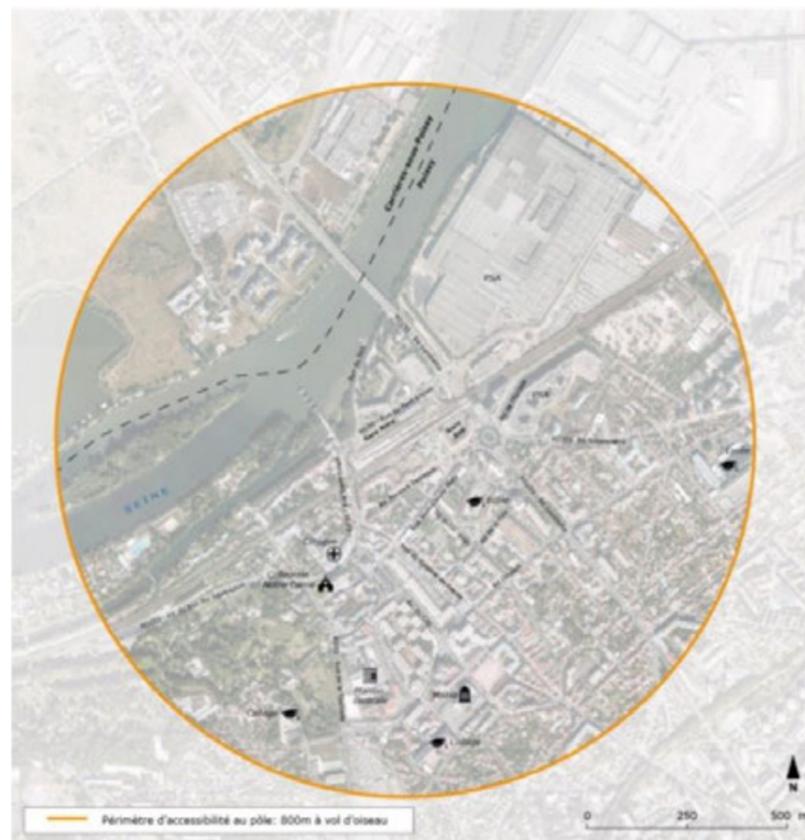


Figure 68 : Le périmètre d'étude du pôle de Poissy

Source : STIF, 2017

1.9.4.3. Schéma directeur du RER A

Pour renforcer les performances de la ligne A du RER et faire face à l'augmentation de son trafic, un programme d'amélioration a été élaboré par la RATP, en collaboration avec le STIF, la SNCF et RFF (devenus SNCF Mobilités et SNCF Réseau). Appelé « Schéma Directeur de la ligne A du RER », ce plan d'action a été approuvé par le STIF lors de son Conseil d'administration du 6 juin 2012.

Le schéma directeur de la ligne A présente un scénario global d'amélioration de la ligne à court, moyen et long termes, pour permettre l'amélioration de la régularité et de l'offre de la ligne, par thématiques :

- renforcer les performances de la ligne : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation, améliorer l'exploitation commune de la ligne par les opérateurs,
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif,
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs,
- améliorer la qualité de service, notamment dans les espaces.

Les principaux jalons du schéma directeur sont les suivants :

- Juin 2012 : Validation du schéma directeur par le Conseil du STIF
- 2012-2015 : Schéma de principe et dossier d'enquête publique. Études d'avant-projet
- Juillet 2015 : Approbation du schéma de principe par le Conseil du STIF
- 2013-2022 : Mise en œuvre des actions du schéma directeur

Ce schéma représente 630 millions d'euros d'investissements pour l'infrastructure et 240 millions d'euros pour le matériel roulant.

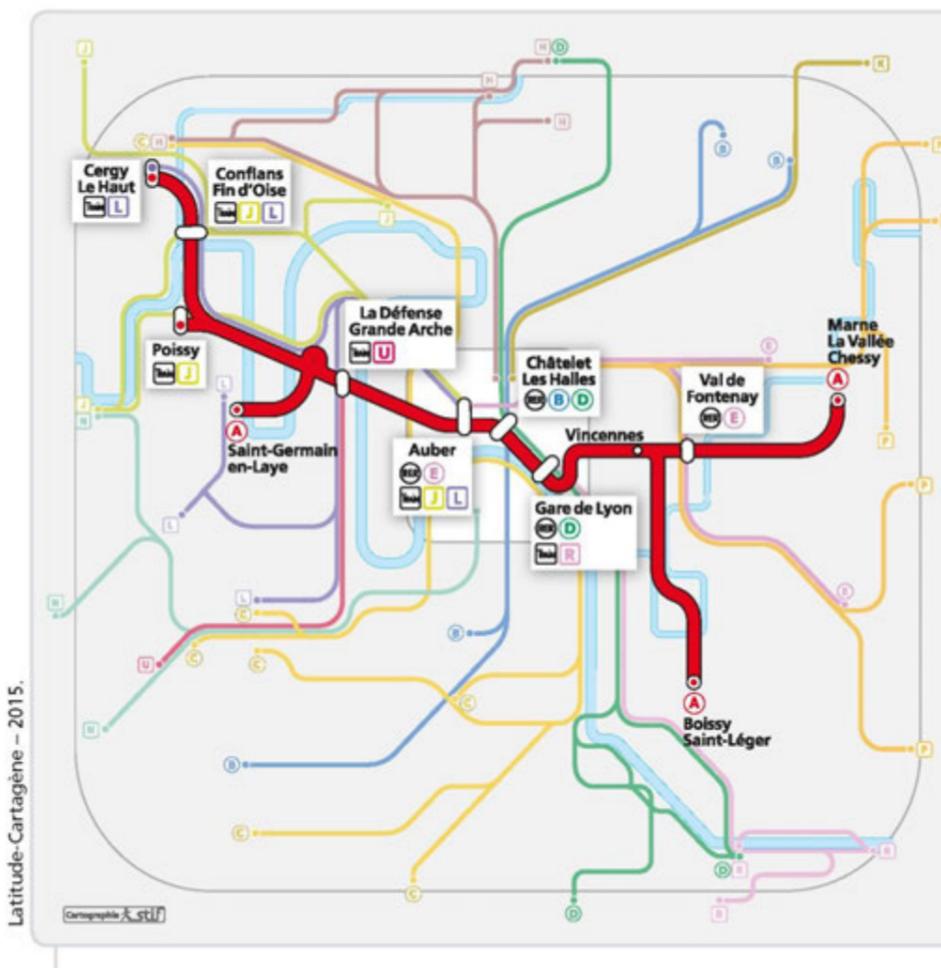


Figure 69 : Schéma du RER A

Source : lettre d'information du STIF, 2015

1.9.4.4. Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) :

Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est un projet d'infrastructure ferroviaire nouvelle sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre et l'axe Paris-Caen. Il vise à réaliser une ligne à vitesse élevée (250 km/h en Normandie; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) pour atteindre les objectifs de temps de parcours de 1h15 de Paris à Caen et de Paris au Havre. 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 (devenu SNCF Réseau) a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Suite à la remise des conclusions de la commission « mobilité 21 », fin juin 2013, l'Etat a retenu le scénario 2 du rapport. Il prend en compte pour la ligne nouvelle Paris-Normandie en "premières priorités", donc avant 2030, la ligne nouvelle Paris-Mantes et la création d'une gare à Rouen Saint-Sever assortie d'une section nouvelle jusqu'à Yvetot. Le reste du projet LNPN est retenu dans les "secondes priorités", à réaliser après 2030.

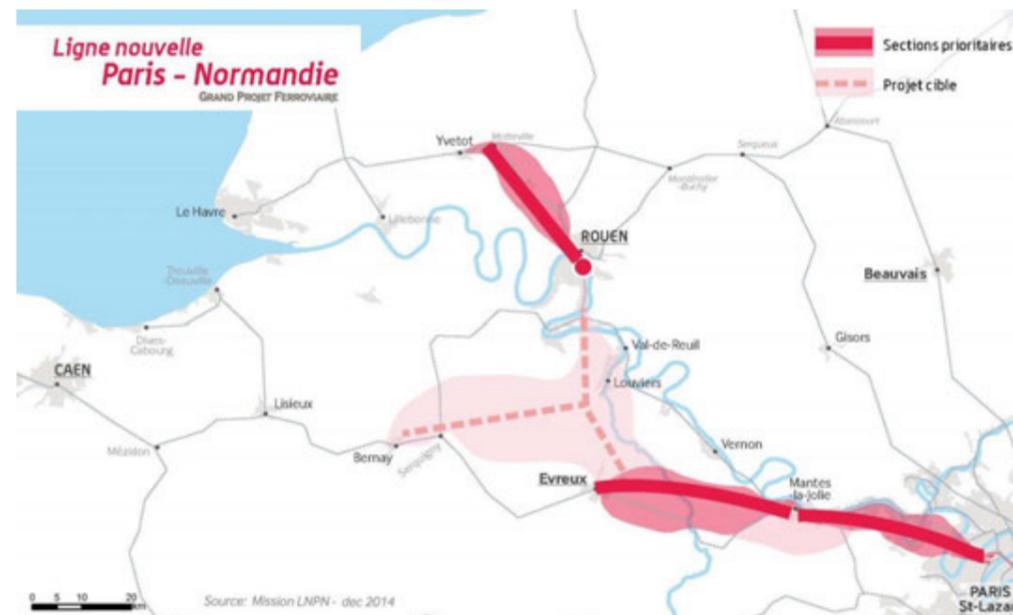


Figure 70 : Les sections du projet Paris-Normandie

Source : www.lnnp.fr, 2016

Le Ministre des Transports a décidé, le 12 novembre 2013, de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne Paris-Normandie.

La réalisation du projet s'effectuera en deux temps. Dans un premier temps, les études porteront sur trois sections prioritaires :

- Paris-Mantes;
- Mantes-Evreux;
- le nœud de Rouen, la nouvelle traversée de la Seine et la poursuite jusqu'à Yvetot.

Les premières sections Paris-Mantes et Rouen-Yvetot vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux qui permettront d'améliorer les transports du quotidien, ambition première du gouvernement.

Ces deux sections seront couplées à une section nouvelle entre Mantes et Evreux afin d'assurer une amélioration significative des temps de parcours, de la régularité et du confort.

A noter que le projet a fait, dernièrement, l'objet d'une consultation du grand public. Cette phase de concertation a duré du 15 septembre 2015 au 15 janvier 2016.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique se décomposent en trois étapes :

- **En étape 1** de 2014 à 2016, l'objectif sera de préciser les caractéristiques et fonctionnalités du projet. Pour la ligne nouvelle il s'agira, à l'issue d'une analyse comparative, de déterminer une zone de passage préférentielle (d'environ 1 km à 3km de large), pour les 3 sections prioritaires. Cette première étape permettra également de définir la nature des aménagements à réaliser sur le réseau existant ainsi que d'affiner les fonctionnalités et les dessertes futures.
- Dans un deuxième temps **en étape 2**, la définition du programme complet et notamment d'un tracé de référence pour la ligne nouvelle au sein de la zone de passage préférentielle choisie à l'étape 1, permettra de préciser le coût de l'investissement et les mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur l'environnement.
- Enfin **l'étape 3** permettra de préparer l'enquête publique, avec l'objectif d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) vers la fin de la présente décennie.

1.9.4.5. Aménagement de la RD190 en faveur des bus

Sur la section de la RD190 se situant au nord de la Seine sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine est envisagé un projet de requalification de la RD190 pour faciliter la circulation non seulement des véhicules mais aussi des bus. L'aménagement consiste à passer en 2x2 voies du carrefour avec la RD1 jusqu'au carrefour Vanderbilt puis à ajouter un site propre jusqu'au carrefour avec la RD55 (réflexion sur l'extension du site propre jusqu'au giratoire des 3 Cèdres). Ces évolutions permettront d'améliorer la desserte de la gare de Poissy depuis la boucle de Chanteloup. Mené par le Département des Yvelines, le projet est encore en cours de réflexion avec une concertation publique prévue en - 2017.

Dans la continuité des aménagements au nord du pont de Poissy, le Département des Yvelines conduit une réflexion sur des aménagements ponctuels de carrefours afin de favoriser la circulation des bus et des modes actifs. En effet, le caractère routier de la RD190 rend la traversée du pont peu qualitative.

Ces aménagements permettront d'améliorer la performance du réseau de bus entre la boucle de Chanteloup et Poissy, renforçant d'autant l'attractivité du pôle de Poissy.

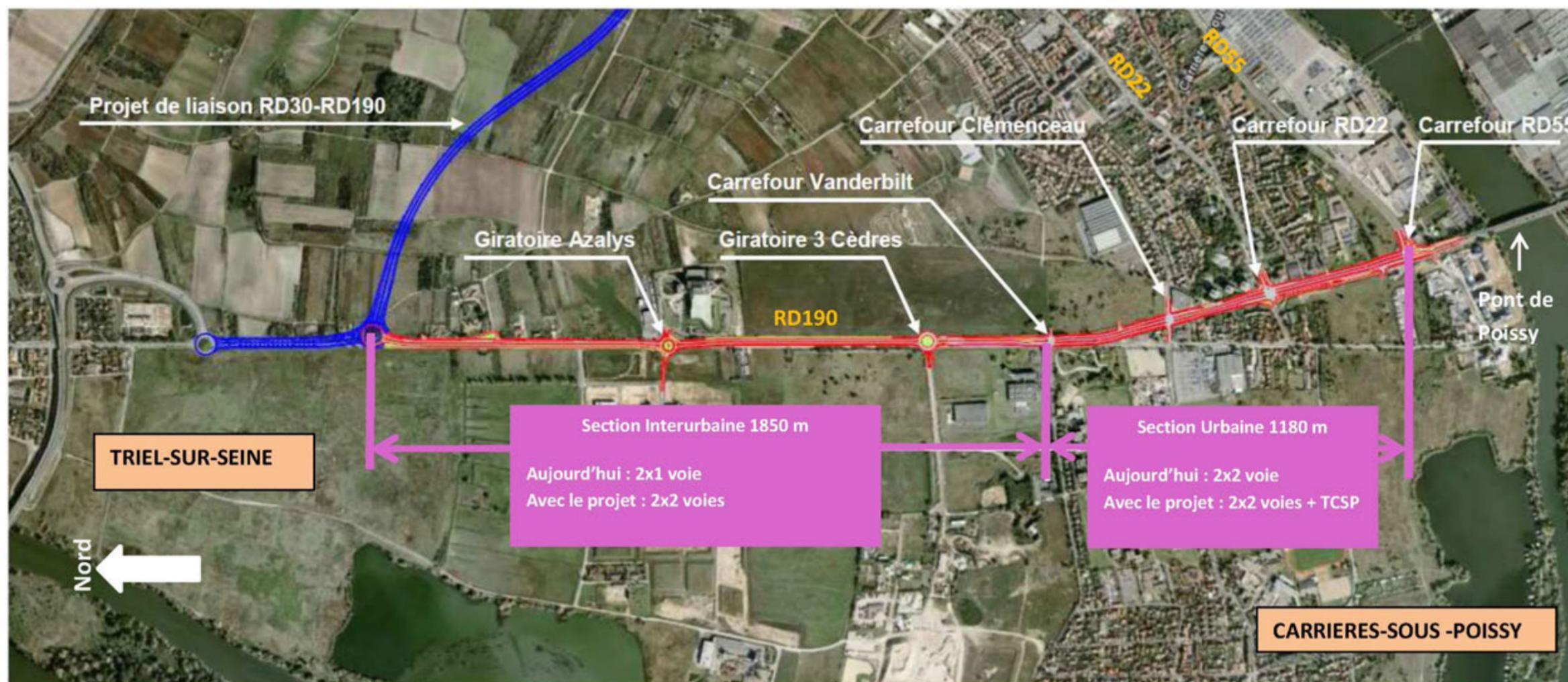


Figure 71 : Plan global d'aménagement du Transport en Commun en Site Propre sur la RD 190

Source : CD78, 2017

1.10. Analyse des besoins du secteur

Le diagnostic permet de mieux cibler les besoins de liaisons dans le secteur du Tram 13 express. Ces besoins se décomposent en trois sous-ensembles (cf. figure suivante) :

- **des besoins de liaisons internes au secteur du projet (flèches bleues)**

Ces liaisons sont importantes sur les deux bassins Nord et Sud polarisés, pour le premier, par le centre de Saint-Germain-en-Laye et, pour le second, par le centre urbain de Versailles / Le Chesnay.

- **des besoins de raccordement aux liaisons ferroviaires radiales (maillage) en direction des pôles de La Défense et Paris centre : RER A et C, réseaux SNCF Saint-Lazare et Montparnasse (flèches vertes).**

Ces raccordements peuvent être organisés au niveau des gares d'Achères Ville (RER A, Transilien L), Poissy (RER A, Transilien J), Saint-Germain-en-Laye (RER A), de Saint-Cyr-l'École (RER C et Transilien L, N et U), qui sont les plus proches de la liaison Grande Ceinture Ouest actuelle.

- **des besoins de liaisons avec les pôles périphériques voisins (flèches rouges) :**

Le département du Val-d'Oise, notamment la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, présente un potentiel d'échanges relativement important avec les pôles du nord du périmètre d'étude; au-delà, les distances importantes découragent les déplacements. Le principe d'un prolongement vers Cergy-Pontoise figure dans le SDRIF à l'horizon 2030.

Versailles et la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, du fait du nombre important d'emplois proposés, attirent des actifs de l'ensemble du périmètre d'étude et notamment du bassin médian (Noisy-le-Roi, Bailly, Rocquencourt).

Ces liaisons peuvent être assurées aisément par la correspondance entre le Tram 13 express et les dessertes RER C et Transilien au niveau de la gare de Saint-Cyr-l'École (liaison directe avec le pôle de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines et Trappes en 3 minutes en heures de pointe, et liaisons directe avec le pôle de Versailles en 5 minutes avec une fréquence d'un train toutes les 3 à 5 minutes en heures de pointe).

Les perspectives d'évolution démographique et d'emplois pour l'ensemble des territoires des Yvelines directement intéressés par le Tram 13 express (phases 1 et 2) justifient largement son inscription au SDRIF 2013 et sa réalisation à l'horizon 2020.

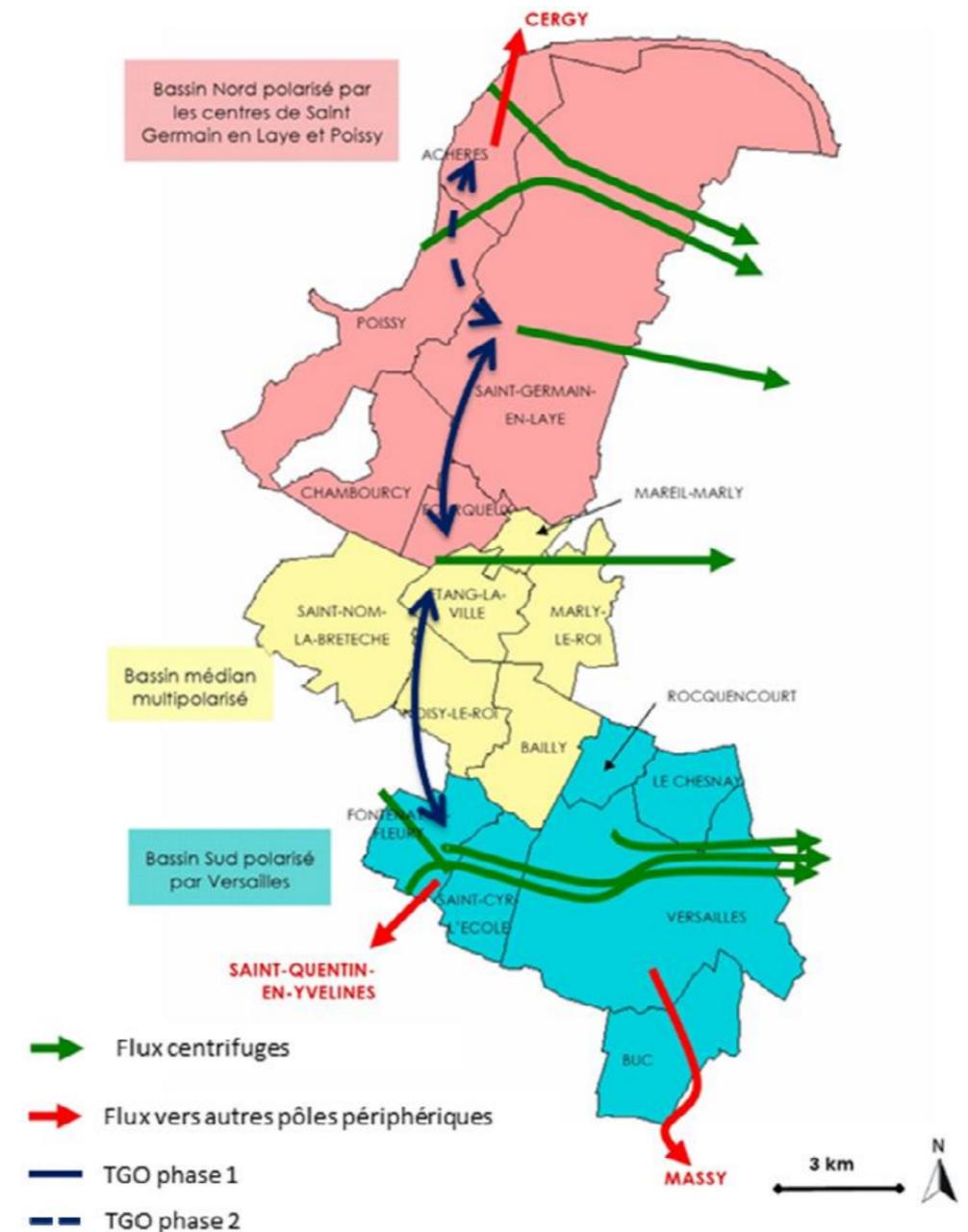


Figure 72 : Synthèse des besoins de liaisons (Tram 13 express : Rabattement sur 3 axes structurants vers La Défense et Paris)

2. LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

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 ».

3. LES ENJEUX DU PROJET

Le projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER 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.

3.1. Enjeux techniques

Les principaux enjeux techniques sont :

- **Transition entre les sections RFN et Tramway** : l'insertion de la zone de transition au sud de Poissy est complexe d'une part par la présence de contraintes topographiques, géologiques et environnementales (forêt, zone urbanisée), et d'autre part par sa fonction devant permettre le passage du mode RFN (25 kV CA, conduite à gauche, signalisation ferroviaire) au mode tramway (750 V CC, conduite à droite, conduite à vue) ;
- **Terrassements et ouvrages d'art** : le projet nécessite des travaux de déblais et de remblais importants (au sud et au nord de Poissy), et la réalisation de plusieurs ouvrages d'art (ouvrages de franchissement dans le secteur du golf ; murs de soutènement au sud de Poissy et le long de la rue Adrienne Bolland ; élargissement des PRA RD190 et d'Achères-Ville ; création d'un nouveau pont rail pour franchir la route du Clocher d'Achères ; rénovation des ouvrages de franchissement du groupe V et de la route des Loges dans le secteur du Chêne Feuillu).

3.2. Enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion sont particulièrement identifiés au niveau :

- des sections urbaines à **Saint-Germain-en-Laye** (à proximité de la ZAC Lisière Pereire), à **Achères** (ZAC Petite Arche) **et tout particulièrement à Poissy** (sur l'ensemble des rues traversées, et au droit de la ZAC Rouget de Lisle) ;
- de la **forêt domaniale** à Saint-Germain-en-Laye ;
- du **golf** de Saint-Germain-en-Laye ;
- à proximité des voies circulées de la Ligne de Paris au Havre à Poissy, et de la Ligne de Paris à Pontoise entre le secteur du Chêne Feuillu et Achères-Ville RER.

De manière générale, l'insertion de la plateforme et des stations devra être soignée étant donné la sensibilité paysagère et patrimoniale des sites traversés. Il est également visé pour objectif une revalorisation des espaces publics avec une redistribution équilibrée des espaces entre les divers usagers de la rue (marche, cycle, transport collectif, voiture).

3.3. Enjeux en termes de performances et de temps de parcours

Le Tram 13 express a pour objectif de faciliter les trajets de rocade et de relier les pôles majeurs du secteur. Il doit donc offrir des temps de parcours performants et attractifs.

Du fait de son insertion en mode tramway et en milieu urbain et de l'augmentation du nombre de stations dans le tracé urbain, le temps de parcours de la ligne et son exploitation peuvent être impactés.

Un des enjeux fort est de limiter ces impacts sur l'exploitation de la ligne par rapport au tracé présenté lors de la première enquête publique. L'allongement du temps de parcours a été limité au maximum grâce aux réflexions menées sur l'insertion en site propre et compensé par une desserte optimisée des emplois et logements par 3 stations à Poissy.

3.4. Enjeux en termes d'intermodalité et de desserte

Le tracé urbain dans Poissy comprend cinq stations : Saint-Germain GC (réalisé en phase 1), Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC, Achères Ville RER.

La station Poissy Gambetta permet notamment de desservir le quartier de La Bruyère, elle doit donc être positionnée le plus au Sud possible de la RD190 tout en tenant compte des contraintes d'insertion.

La station Poissy RER permet de créer dès la mise en service du Tram 13 express une liaison entre le pôle de Poissy qui est desservi par le RER A en terminus, le Transilien J (qui sera remplacé par le RER E prolongé à l'ouest à sa mise en service) et par de nombreuses lignes de bus réparties sur deux gares routières. Cette meilleure intermodalité avec le réseau Paris Saint Lazare – Mantes-la-Jolie et le réseau de bus est un des principaux motifs à l'origine du tracé urbain. Le positionnement de la station au niveau de la Place de l'Europe doit permettre une liaison efficace avec le pôle de Poissy.

Une étude est en cours sur le pôle de Poissy et vise pour objectifs de conforter l'attractivité du pôle, de requalifier et sécuriser les accès au pôle et les correspondances au sein du pôle pour l'ensemble des usagers et de rationaliser le fonctionnement des gares routières. La concertation et coordination entre le projet de pôle et le Tram 13 express devront être poursuivies au cours des phases ultérieures en vue d'optimiser les interfaces entre les 2 projets.

La station Poissy ZAC permettra la desserte du quartier Saint-Exupéry, du futur quartier Rouget de Lisle et permet d'engager des réflexions sur la desserte du Technoparc.

La station Achères Ville RER permet une intermodalité avec le RER A et la ligne SNCF Transilien L.

A chaque station seront insérés des stationnements dédiés aux vélos afin de faciliter le rabattement cycles.

3.5. Enjeux environnementaux

L'ensemble des contraintes environnementales sont décrites dans l'étude d'impact (Pièce F du Dossier d'enquête d'utilité publique complémentaire) du projet sur l'environnement. Cette étude d'impact sur l'environnement vise à analyser les conséquences négatives et positives, directes et indirectes, 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 terrains bâtis et non bâtis privés situés dans le périmètre du projet, qui pourraient nécessiter des **acquisitions foncières** ;
- La **circulation et le stationnement** des automobiles, ainsi que l'exploitation des **transports en commun**, susceptibles d'être perturbés ;
- L'**environnement sonore et vibratoire** auquel le territoire est particulièrement sensible en raison des sources de bruit et vibrations déjà existantes et de la densité de population ;
- Les arbres, et plus généralement la **végétation de la forêt de Saint-Germain en Laye** (forêt domaniale en ZNIEFF de type II) pouvant être soumis à du défrichement.

3.6. Compatibilité avec les documents de planification urbaine

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

- **être compatible avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)** qui promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable en étendant et diversifiant le réseau de transports collectifs et particulièrement de réaliser des rocade et tangentielle ferrées à grand gabarit ;

- **Respecter les objectifs et prescriptions des documents de planification régional**, comme le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) ;
- **Être compatible avec les documents d'urbanisme locaux (PLU), des communes traversées** par le projet.

3.7. Enjeux économiques

Les principaux enjeux économiques du projet sont :

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

3.8. 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.

3.9. 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.**

Le tracé intercepte 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.

4. ETUDES PREALABLE ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET

4.1. Historique de la Grande Ceinture

Tangentielle Ouest devient Tram 13 express

Depuis fin 2016 le projet anciennement dénommé Tangentielle Ouest phase 2 est renommé Tram 13 express Saint-Germain GC – Achères Ville RER ou Tram 13 express phase 2 dans l'ensemble du présent dossier.

Pour cette partie du présent dossier l'ancien nom du projet est cependant rappelé par souci de cohérence.

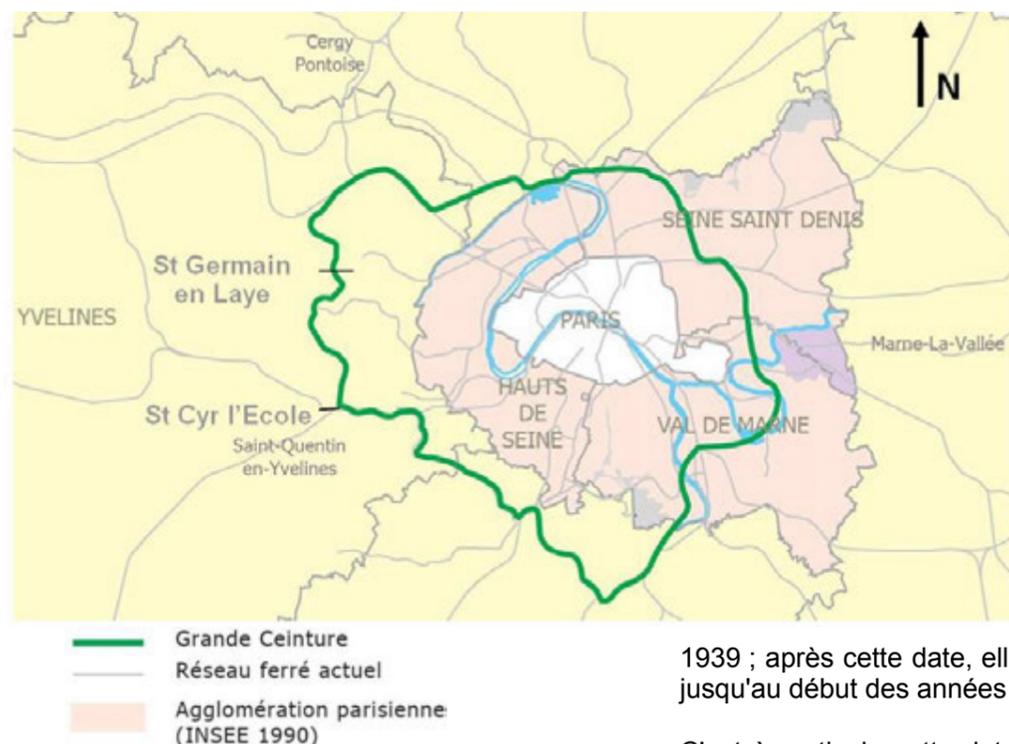


Figure 73 : Localisation de la Grande Ceinture

Source : SNCF IGP

La Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique. Sa construction fut décidée vers la fin du XIX^{ème} siècle pour assurer l'interconnexion des lignes radiales reliant la capitale à la province et soulager la ligne de Petite Ceinture créée précédemment.

Décidée en 1875, la Grande Ceinture ouvre en 1877 entre Noisy-le-Sec et Villeneuve-Saint-Georges. En 1882, le tronçon entre Noisy-le-Sec, Le Bourget et Achères est inauguré. En 1883, c'est au tour du tronçon entre Juvisy et Versailles. La gare de triage d'Achères est créée en 1882 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

En 1886 est mis en service le tronçon entre Villeneuve-Saint-Georges et Massy-Palaiseau.

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.

C'est à partir de cette date que le projet d'une réouverture de la ligne au trafic voyageur prend forme pour aboutir à un projet de ligne Saint-Lazare – Saint-Germain-en-Laye – Noisy-le-Roi présenté en enquête publique en 1993.

Suite à un recours devant le Conseil d'Etat, ce projet fut modifié et constitue aujourd'hui le tronçon exploité entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi. **Cette ligne a été mise en service le 12 décembre 2004 et est dénommée la Grande Ceinture Ouest.**

4.2. 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 cinq villes : Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi. La ligne passe sur le territoire de la commune de Saint-Nom-la-Bretèche tout en restant séparée de la zone urbanisée par la forêt.

Elle bénéficie d'une correspondance avec le réseau de bus urbains en rabattement vers le RER A à Saint-Germain-en-Laye, depuis les gares du Bel-Air (ligne A) et de Grande Ceinture (ligne C).

Elle permet également des correspondances avec la ligne ferroviaire de Saint-Nom-la-Bretèche – Paris Saint-Lazare (ligne L) desservant La Défense. Cependant son bassin de chalandise se révèle trop restreint et la fréquentation de la ligne reste très limitée. Elle est aujourd'hui fréquentée par environ 2 000 utilisateurs quotidiens.

Son extension apparaît nécessaire pour donner à cette liaison une fonction réelle de tangentielle régionale, en assurant le maillage avec le réseau ferré régional (RER A, ligne Transilien J⁴, et futur RER E à Poissy ; RER A et Ligne Transilien L à Achères ; RER A à Saint-Germain-en-Laye ; Ligne Transilien L à Saint-Nom-la-Bretèche ; RER C, Lignes Transilien U et N à Saint-Cyr) et en élargissant la zone de chalandise de la ligne.

La première phase du projet Tangentielle Ouest (TGO dorénavant Tram 13 express) consiste à prolonger la liaison au sud, de Noisy-le-Roi à Saint-Cyr-l'Ecole, et au nord de Saint-Germain Grande Ceinture à Saint-Germain RER. Cette première phase a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le STIF en avril 2012, et d'une enquête d'utilité publique du 13 juin au 12 juillet 2013 inclus. La phase 1 a été déclarée d'utilité publique le 2 février 2014. L'avant-projet a été approuvé en juillet 2015. Les études de projet et les travaux préparatoires sont actuellement en cours.

La seconde phase de TGO (Tram 13 express), objet du présent schéma de principe complémentaire, consiste à prolonger la liaison de Saint-Germain Grande Ceinture (GC) à Achères Ville RER dans sa variante urbaine par Poissy.

⁴ La ligne J sera remplacée par le RER E (avec une augmentation de la fréquence de passage).

4.3. Naissance du projet

4.3.1. 1965 : Naissance du concept de tangentielles

En 1965, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), de la Région de Paris, équivalent du Schéma Directeur de la région Île-de-France aujourd'hui, identifiait des axes préférentiels d'urbanisation et de transport qu'ils soient radiaux ou radioconcentriques.

Contrairement au renforcement de l'offre de transport des axes radiaux et à la création d'axes routiers tangentiels, les liaisons tangentielles ferroviaires mentionnées dans ce SDAU n'ont pas été concrétisées après cette inscription dans ce document de planification régionale.

Pourtant, sur l'ensemble de l'Île-de-France, les déplacements 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 importants, le renforcement des liaisons de transport collectif de rocade est prévu. Dans ce cadre, **les projets de Tangentielles Ouest Achères – Versailles (dorénavant Tram 13 express) 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 (GC).

4.3.2. 1994 - 1997 : Schéma directeur de la région Ile-de-France et Projet Lutèce

A l'issue de la parution du SDRIF, une étude menée jusqu'en septembre 1997 par l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France), a repris toutes les liaisons tangentielles autour de l'agglomération parisienne. Ce réseau de rocade, dénommé LUTECE (Liaison à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure), était à l'origine constitué des quatre liaisons :

- Tangentielle Nord : Sartrouville - Noisy-le-Sec et Pontoise – Roissy ;
- **Tangentielle Ouest (Tram 13 express) : Cergy – Massy ;**
- Tangentielle Sud : Saint-Quentin-en-Yvelines – Sénart – Melun ;
- Tangentielle Est : Roissy – Torcy – (Sénart).

A noter que parmi l'ensemble des rocades préconisées par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture ont été identifiées comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements.

Cette convergence historique du positionnement de la Grande Ceinture et de l'évolution de l'urbanisation francilienne constitue donc une opportunité pour résoudre la problématique des déplacements de rocade et contribuer au maillage du réseau de transport en commun.

L'étude de phasage de ce réseau LUTECE a conduit à retenir pour le projet Tangentielle le scénario offrant le meilleur rapport coûts/avantages, tout en restant dans une fourchette d'investissements réaliste.

En conclusion de son étude, l'IAURIF préconisait parmi les scénarios étudiés pour les Tangentielles Ouest et Sud de retenir le **scénario proposant la fusion des Tangentielles Ouest et Sud**.

4.3.3. Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006

À partir de juin 1998, le projet a évolué, pour tenir compte des impératifs techniques et économiques, ainsi que des besoins des voyageurs, dans le cadre des travaux et études effectués pour la préparation du XII^{ème} plan État - Région Île-de-France.

Le Contrat de Plan Etat - Région 2000 - 2006 a retenu deux lignes de projet :

- la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) : liaison Achères Ville - Versailles-Chantiers inclus, pour un montant de 76,2 M€ ;
- la Tangentielle Sud : la liaison Versailles-Chantiers - Corbeil pour un montant de 304,9 M€.

4.3.4. 2001 - 2002 : Les études de la Tangentielle Ouest – Sud (TGOS)

A l'été 2001, les travaux du tronçon de la Grande Ceinture Ouest (GCO) démarrent (pose des voies).

Compte tenu notamment de l'impossibilité de créer à Versailles-Chantiers un terminus pour les deux liaisons tangentielles, le STIF a par ailleurs demandé d'étudier l'exploitation de la liaison ouest - sud dans son ensemble.



Figure 74 : Tangentielle Ouest-Sud

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

Une première série d'études techniques a donc été réalisée en 2001 / 2002 sur une ligne en un seul tenant reliant Achères et Melun via Corbeil-Essonnes, fusionnant les liaisons tangentielles Ouest et Sud et permettant d'éviter les problèmes d'insertion d'un double terminus à Versailles Chantiers. Elle a donné lieu à une concertation préalable menée par les maîtres d'ouvrage, RFF et SNCF (Aujourd'hui SNCF Réseau et Mobilités), du 27 avril au 14 juin 2001, en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme (dorénavant articles L. 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme).

En janvier 2002, suite aux résultats de la concertation, le STIF a demandé aux maîtres d'ouvrage l'élaboration d'un Schéma de Principe de la tangentielle Achères - Melun.

A l'automne 2002, un rapport d'étape du Schéma de Principe présenté au STIF par la SNCF a fait apparaître que peu de voyageurs présents dans le train traversent la gare de Versailles-Chantiers et que l'exploitation de la ligne en un seul tenant n'était pas une solution pertinente. Par ailleurs, les études ont estimé son coût à 1 500 millions d'euros, un montant qui s'est révélé trop élevé pour assurer sa viabilité.

En décembre 2002, au vu de ces résultats, après consultation du Conseil du STIF, il a été décidé de revenir à des projets distincts, avec pour chacun, un mode de transport et un phasage mieux adaptés aux besoins et aux contraintes. TGOS se dédouble en TGO (Tangentielle Ouest) et TTME (Tram Train Massy-Evry).

4.4. Projet Tangentielle Ouest (Tram 13 express)

4.4.1. 2003 - 2006 : GCO et Tangentielle, de nouvelles études

Début 2003, de nouvelles études ont été lancées sur le projet de liaison Tangentielle Ouest, prenant en compte la mise en service, en décembre 2004, de la ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO) reliant Saint-Germain GC à Noisy-le-Roi.

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 RER avec une branche de Saint-Germain GC à Saint-Germain RER (Phases 1 et 2). Ce DOCP a été approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006.

4.4.2. Le Contrat de Projets Etat/Région (CPER 2007-2013)

Le Contrat de Projets Etat - Région 2007 - 2013 prévoyait la réalisation des « études et premiers travaux de transport en commun » pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50 M€ partagée avec plusieurs autres opérations.

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

4.4.3. 2008 : Poursuite des études de TGO Phase 1 et nouvelle concertation L. 300-2

Début 2008, des études techniques complémentaires ont été lancées sur la liaison Tangentielle Ouest et ont abouti au projet présenté dans le schéma de principe de la phase 1 (Saint-Cyr RER – Saint-Germain RER) et le schéma de principe initial de la phase 2 (tracé ferroviaire de Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville RER).

Une concertation sur la base du projet global (DOCP initial de juillet 2006 complété par les études techniques complémentaires de 2008) a été organisée par le STIF, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, du 15 septembre au 11 octobre 2008, sur le tracé de la phase 1 de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER.

Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009.

4.4.4. 2008-2011 : Approfondissement des études du projet Tram 13 express Phase 2

➤ LNP (Ligne Nouvelle Paris Normandie)

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.

➤ 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.

Des études ont été menées sous l'égide du STIF de 2008 à 2011. Elles ont notamment porté sur la faisabilité d'une correspondance avec le réseau Saint-Lazare (Groupe V) selon divers scénarii :

- En tracé ferroviaire : une nouvelle station de correspondance est positionnée au niveau du franchissement du réseau Saint-Lazare (Groupe V) par le Tram 13 express, au lieu-dit Chêne-Feuillu à Achères. Cette solution permet au Tram 13 express de rester sur les emprises du Réseau Ferré National (RFN) sur l'ensemble du parcours. En 2009, une étude de RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) a démontré que, pour des raisons d'exploitation, cette correspondance n'était réalisable qu'à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNP, ligne présentée en page suivante). En déchargeant le réseau Saint-Lazare Groupe V, la LNP rendrait possible la création d'un nouvel arrêt à Achères Chêne-Feuillu.
- En tracé urbain : le projet se débranche du RFN au Sud de Poissy, puis traverse les communes de Poissy et d'Achères en mode tramway. Cette solution a pour avantage de desservir au plus près des bassins denses de population et d'emploi et de permettre une correspondance à Poissy RER. Cette solution pose cependant des problèmes d'insertion sur la voirie, dans un contexte de forte congestion des axes routiers.
- En trident : dans cette solution, la ligne se divise en deux nouvelles branches au niveau de Poissy. Une première branche reste sur le RFN et dessert Poissy Grande Ceinture et Achères Ville et une seconde branche dessert Poissy RER. Cette solution n'a cependant pas été jugée pertinente du point de vue de l'exploitation.

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 était prévu en outre de prendre des mesures conservatoires pour la réalisation d'une station à Achères Chêne-Feuillu à l'horizon de réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNP).

4.4.5. 2012 : Actualisation du DOCP phase 2 – Schéma de principe phase 1

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur les deux premières phases de la TGO devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER (phase 1) et Achères Ville RER (phase 2).

La concertation s'est déroulée uniquement sur la première phase du projet TGO du 15 septembre 2008 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 Schéma de Principe du projet TGO phase 1 a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 avril 2012.

Le DOCP a fait l'objet d'une actualisation pour la phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER avec pour objet d'être le support de la concertation qui s'est tenue au printemps 2013.

Il tenait compte notamment :

- du Schéma de Principe de la phase 1 entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER, approuvé par le Conseil du STIF du 11 avril 2012 ;
- des évolutions démographiques et urbaines intervenues entre 2006 et 2012 et des projets d'aménagement prévus au cours des 10-15 prochaines années dans les communes traversées par le projet ;
- des grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase de TGO tels que le projet EOLE, la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNP), l'autoroute A104, le projet du grand port d'Achères, le projet de refonte de la station d'épuration Usine Seine Aval dans les Yvelines, etc. ;
- du développement universitaire sur les sites de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye (Institut d'Etudes Politiques) et Cergy-Pontoise ;
- des évolutions du trafic routier sur les principaux axes du secteur et des études de fréquentation des réseaux de transport collectif (comptages, enquêtes O/D, ...).

Le DOCP actualisé de TGO phase 2 a été approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012.

4.5. Les études préalables à l'enquête publique initiale

4.5.1. Avril-Mai 2013 : Concertation sur TGO phase 2

La concertation sur la deuxième phase du projet TGO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER s'est déroulée du 15 avril 2013 au 17 mai 2013, dans les trois communes traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Une réunion publique a été organisée dans chacune des trois communes.

4.5.2. Le Schéma de Principe de 2013

Les études de Schéma de Principe ont permis d'affiner les études réalisées lors du DOCP approuvé en décembre 2012 en prenant en compte le bilan de la concertation afin de proposer un scénario définitif présenté à l'enquête publique.

Différentes variantes d'insertion ont été étudiées en concertation avec les communes et les différents acteurs du projet, des études d'ordre techniques ont été menées, un coût d'investissement a été estimé et un planning de réalisation a été établi.

Le Schéma de Principe est proposé à l'approbation du Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

4.5.3. Juin – Juillet 2013 : Enquête d'utilité publique TGO phase 1

L'enquête d'utilité publique sur la première phase du projet TGO entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER 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, la Déclaration de Projet de TGO Phase 1 a été approuvée par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

4.5.4. Octobre 2013 : Approbation du bilan de la concertation TGO phase 2

Le bilan de la concertation sur la deuxième phase du projet TGO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER figure en annexe. Il a été approuvé par le Conseil du STIF du 9 octobre 2013.

4.5.5. Décembre 2013 : Déclaration de Projet TGO Phase 1 / Schéma de Principe et Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) TGO phase 2

Le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) initiaux de la phase 2 (tracé ferroviaire entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER) ont été approuvés par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 parallèlement à la Déclaration de Projet de TGO Phase 1.

4.5.6. Février 2014 : Déclaration d'Utilité Publique TGO Phase 1 et poursuite des études techniques

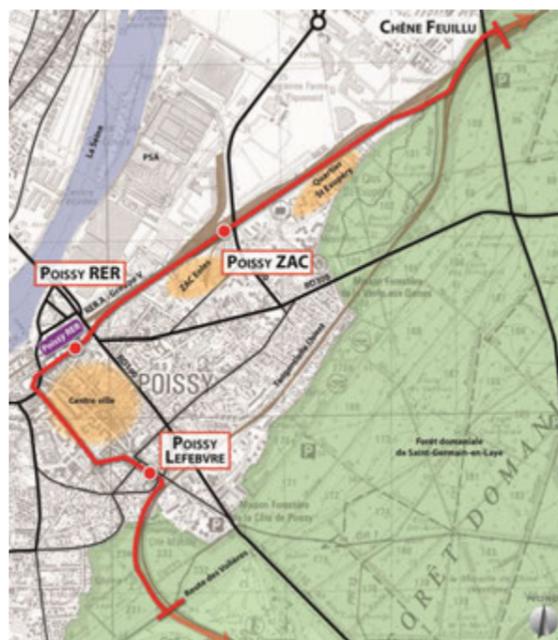
L'enquête d'utilité publique sur la première phase du projet TGO s'est tenue du 13 juin au 12 juillet 2013, et a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014 par le Préfet des Yvelines.

L'avant-projet du TGO phase 1 a été approuvé en Conseil du STIF du 8 juillet 2015. La phase 1 est actuellement en cours d'études de projet (PRO).

4.6. De l'enquête publique initiale aux études préalables à l'enquête publique complémentaire

4.6.2. 2014-2015 : Les études de la variante de Poissy

4.6.1. L'enquête publique initiale et l'émergence du trajet urbain



L'enquête d'utilité publique du projet TGO phase 2 s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014 dans les 3 communes traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

Au cours de l'enquête d'utilité publique (portant également sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme et les défrichements), le Département des Yvelines a souhaité reconsidérer le tracé de la TGO phase 2 compte tenu de l'impossibilité de réaliser à court terme, et avant la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), la correspondance entre la TGO et le groupe V (réseau SNCF Paris St Lazare-Mantes) à Achères Chêne Feuillu. Le STIF et le Département des Yvelines ont proposé à la Commission d'Enquête d'engager des études complémentaires sur « une solution alternative qui consisterait à débrancher la TGO des voies existantes de la Grande Ceinture pour rallier la gare de Poissy RER avant de venir se rebrancher aux voies ferrées existantes en sortie de la commune de Poissy ».

Dans son rapport, la commission d'enquête a émis un avis favorable sur la déclaration d'utilité publique de TGO phase 2 assorti de 3 réserves et de 4 recommandations. Dans sa réserve n°3 la commission d'enquête demande aux maîtres d'ouvrage d'engager dans les meilleurs délais une étude de faisabilité de la variante d'insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER (voir comparaison des deux tracés en page suivante). La commission d'enquête a par ailleurs émis un avis favorable, sans réserves ni recommandations, aux défrichements et aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des trois communes concernées.

Dans ce contexte, les maîtres d'ouvrage du projet TGO phase 2 (STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités) ont réalisé des études complémentaires sur le tracé urbain pour étudier la faisabilité et l'opportunité d'un tracé alternatif par Poissy.

Deux tracés possibles, retenus en concertation avec les acteurs de la phase 2, ont été identifiés et approfondis du point de vue de l'insertion urbaine (voir figures à gauche) :

- un tracé via le centre-ville de Poissy ;
- et un tracé via la RD190.

Le tracé passant par la RD190, le boulevard de l'Europe, la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland, présentant le moins d'impact (foncier, circulation...), a été privilégié.

Ces études ont permis d'éclairer les acteurs du projet sur les avantages notamment en termes de trafic de voyageurs et de rentabilité du tracé urbain dans Poissy, au regard du tracé initial, présenté en enquête publique.

Au vu des conclusions des études, le Conseil du STIF du 11 février 2015 a approuvé la poursuite des études de la TGO phase 2 sur la base du tracé urbain par Poissy, faisant suite aux études complémentaires de faisabilité sur la variante urbaine de Poissy demandées par la réserve de la commission d'enquête. Ces études devront permettre de soumettre au public cette variante de tracé dans le cadre d'une enquête d'utilité publique complémentaire (art. L123-14 II du Code de l'Environnement).

Les maîtres d'ouvrage du projet TGO phase 2 ont saisi le Préfet des Yvelines par courrier en date du 31 mars 2015 pour solliciter l'organisation d'une enquête publique complémentaire à l'issue de la réalisation des études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy.

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

Figure 75 : Les deux variantes de tracé approfondies à Poissy : en haut le tracé par le centre-ville, en bas le tracé par la RD190 (tracé retenu)

Source : étude de faisabilité sur la variante de Poissy (2014)

4.6.3. 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-feuillu (voir carte ci-dessous).

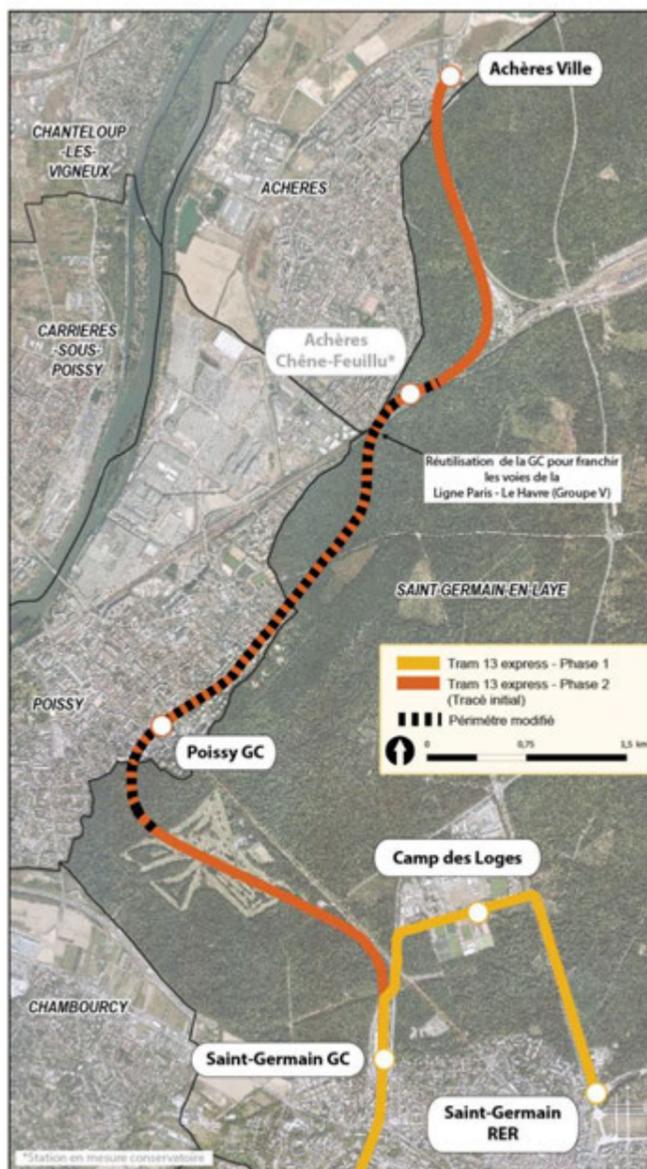


Figure 76 : Tracé présenté à l'enquête publique de 2014

Source : STIF, EDEIS, 2016

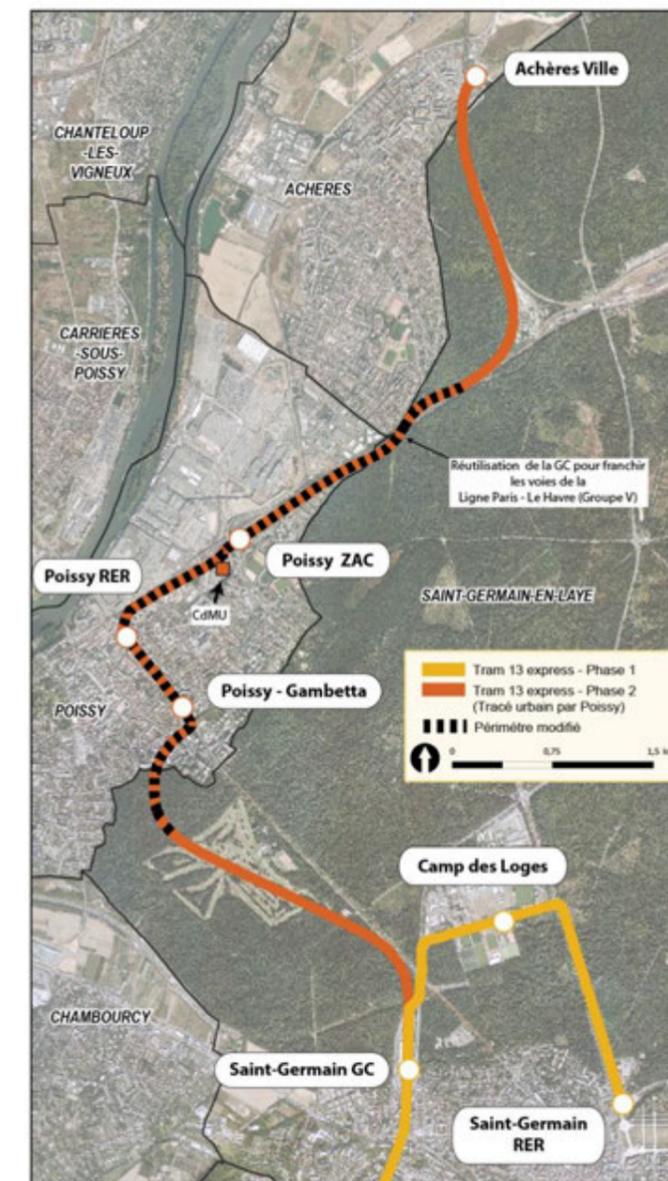


Figure 77 : Tracé urbain par Poissy

Source : STIF, EDEIS, 2016

4.6.4. La concertation préalable de 2016 et DOCP complémentaire

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

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

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

- de l'étude de faisabilité sur la variante de Poissy réalisée d'août à décembre 2014 ;
- de la suppression de la gare Achères Chêne-feuillu qui n'a plus lieu d'être dans la mesure où le tracé urbain de Poissy crée une correspondance avec la ligne A du RER et la ligne SNCF Transilien J au droit de la gare de Poissy RER.
- du schéma de Principe et du Dossier d'enquête d'utilité publique du Tram 13 express phase 2 approuvés en Conseil du STIF du 12 décembre 2013 ;
- des évolutions démographiques et urbaines prévues au cours des 10 à 15 prochaines années dans le secteur du Tram 13 express ;
- des évolutions du trafic routier dans le périmètre du projet Tram 13 express phase 2, et en particulier à Poissy.
- des grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase du Tram 13 express tels que le projet EOLE, et divers projets d'infrastructures routières dans les Yvelines ;
- des différences techniques, environnementales, d'exploitation et financières entre le tracé initial et le nouveau tracé ;

Les résultats et le bilan de la concertation sont donnés en Partie 3 de la présente pièce.

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6.6. 2016 – 2017 : La concertation continue

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

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

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

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

Les participants ont soulevé les points suivants :

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

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

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

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

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

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

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

4.6.7. Un dispositif de communication renforcé pour la suite du projet

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

Le public sera tenu informé de manière régulière grâce à :

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

4.6.8. 2016 – 2017 : Les études préliminaires

Les **études préliminaires** de TGO (Tram 13 express) phase 2 dans sa variante urbaine par Poissy ont été réalisées de fin 2015 à début 2017. Elles ont notamment porté sur :

- l'insertion urbaine de la ligne et le détail du tracé,
- le positionnement des stations,
- l'articulation avec les autres modes de déplacement individuels et collectifs,
- les systèmes d'alimentation et d'exploitation,
- les ouvrages d'art,
- les coûts de réalisation,
- le planning du projet,
- l'étude des impacts environnementaux,
- les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique.

Ces études ont servi de base à l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique et du Schéma de Principe complémentaires.

4.6.9. Décembre 2016 : évolution du nom de projet

Comme évoqué en préambule de ce dossier, le STIF mène une démarche visant à simplifier et à harmoniser la dénomination des modes de transports franciliens. Les anciennes tangentiels 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 ainsi 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 renommé Tram 13 express Saint-Germain GC – Achères Ville RER ou Tram 13 express phase 2 dans l'ensemble du présent dossier.

4.7. Les grandes dates du projet

4.7.1. Synthèse des étapes du projet

Le tableau en page suivante présente les grandes étapes du projet jusqu'à aujourd'hui.

Dates	Etapas du projet
1993	- DUP Liaison radiale Paris Saint Lazare – Saint-Germain-en-Laye (branche Nord) et Noisy-le-Roi (branche Sud).
1994	- Adoption du SDRIF. - Recours des riverains de l'Etang-La-Ville contre le saut-de-mouton à Saint-Nom-La-Bretèche. Dossier suspendu.
1997	- L'IAURIF finalise l'étude LUTECE qui identifie notamment la Tangentielle Ouest Cergy-Massy (en fait Ouest et Sud). - Le Conseil d'Etat rejette le recours des riverains de l'Etang-La-Ville. - Elections législatives : les élus locaux, dont notamment le maire de Saint-Germain-en-Laye (Président de l'Assemblée Nationale) décident de soutenir le projet. Annonce de la suppression du saut-de-mouton pour favoriser les tangentielles.
Décembre 1998	- Le Ministre des Transports, J.C. Gayssot, signe l'approbation du projet quelques jours avant l'expiration de la DUP de la liaison radiale Paris – Saint-Germain – Noisy-le-Roi.
2000	- CPER 2000-2006 retient le projet Tangentielle Ouest Achères Ville – Versailles Chantiers (montant prévisionnel : 76,2 M€).
2001	- Concertation préalable (L300-2) sur Tangentielles (fusionnées) Ouest (Achères – Versailles) et Sud (Versailles – Corbeil – Melun).
Été 2001	- Début des travaux sur la Grande Ceinture Ouest : dépose des voies.
Janvier 2002	- Lancement d'un Schéma de Principe Achères – Melun.
Décembre 2002	- Le STIF décide de dissocier Achères – Versailles (TGO) et Versailles – Melun (incluant TTME).
Décembre 2004	- Mise en service GCO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi.
Mai 2005	- Adoption par le STIF en COSU des résultats des nouvelles études TGO.
Juillet 2006	- Approbation par le STIF du DOCP Saint-Cyr – Achères et de la branche Saint-Germain (phases 1 et 2).
2007	- Contrat de Projet Etat – Région 2007-2013 prévoit un complément d'études et les premiers travaux de TGO
2008	- Contrat Particulier Région – Département des Yvelines (CPRD 2007-2013) prévoit 200 M€ pour TGO.
Sept 2008-Mars 2009	- Concertation préalable de TGO phase 1.
Avril 2012	- Approbation du bilan de la concertation et du Schéma de Principe de TGO phase 1. - Présentation du dossier en Commission des Sites et en Commission Nationale des Monuments Historiques
Décembre 2012	- Approbation par le STIF du DOCP actualisé de TGO phase 2 - Saint Germain GC – Achères Ville RER. - Approbation par le STIF du DEUP de TGO phase 1 Saint Cyr – Saint Germain RER.
Avril-Mai 2013	- Concertation préalable sur TGO phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville RER.
juin - juillet 2013	- Enquête publique de TGO phase 1 Saint Cyr – Saint-Germain RER.
Octobre 2013	- Approbation du bilan de la concertation de TGO phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville RER.
Décembre 2013	- Approbation du Schéma de Principe et DEUP de TGO phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville RER. - Déclaration de projet de TGO phase 1 Saint-Germain RER-Saint-Cyr RER. - Approbation du SDRIF 2014 par l'Etat
Février 2014	- Déclaration d'Utilité Publique de TGO phase 1 Saint-Germain RER-Saint-Cyr RER.
Juin à Juillet 2014	- Enquête d'utilité publique de TGO Phase 2
Février 2015	- Délibération du Conseil du STIF autorisant les maîtres d'ouvrage de TGO phase 2 à poursuivre les études complémentaires sur la variante de Poissy en vue d'organiser une enquête d'utilité publique complémentaire
Juin 2015	- Approbation par le Conseil Régional du Contrat de Plan Etat – Région 2015-2020
Juillet 2015	- Approbation de l'avant-projet de TGO Phase 1 et lancement des études de projet
Octobre 2015	- Approbation du DOCP complémentaire de TGO Phase 2
Mars à avril 2016	- Concertation complémentaire sur le projet TGO Phase 2
Juillet 2016	- Approbation du bilan de la concertation complémentaire du projet TGO Phase 2
Décembre 2016	- Evolution du nom du projet Tangentielle Ouest devenant Tram 13 express
Mai 2017	- Approbation du Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique complémentaires du Tram 13 express phase 2

4.7.2. Bilan sur les étapes passées et à venir du projet

Depuis le DOCP approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, le Tram 13 express a fait l'objet de nombreuses réflexions visant à l'optimiser et à répondre au mieux aux attentes de la population et des collectivités territoriales concernées. Les différentes phases d'études et administratives se sont succédées pour aboutir au présent schéma de principe alimentant en partie l'enquête publique complémentaire.

A la suite de cette enquête publique et sous réserve des conclusions de la commission d'enquête pour cette phase complémentaire, le projet fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral ainsi que d'une délibération du Conseil du STIF valant déclaration de projet.

Cette délibération actera la poursuite des études d'avant-projet qui viendront approfondir les études antérieures et proposer des optimisations en termes d'enjeux environnementaux, fonciers ainsi que sur les différentes solutions techniques proposées et les coûts associés.

Le cas échéant, des procédures administratives permettant d'obtenir les autorisations nécessaires au projet seront initiées (dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées, dossier au titre de la loi sur l'eau, etc.).

Les mesures préconisées à travers ces différentes procédures seront par la suite intégrées aux marchés de travaux.

Une fois l'ensemble des démarches amont accomplies, les travaux préalables (libérations des emprises et déviations des réseaux concessionnaires) devraient intervenir pour permettre la réalisation des travaux entre 2022 et 2025 avec pour objectif des essais de marche à blanc et une mise en service début 2026.

4.8. Programme du Tram 13 express

Le Tram 13 express entre Saint-Cyr RER et Achères Ville RER empruntera en grande partie les infrastructures ferroviaires existantes (aujourd'hui exploitées uniquement sur la partie centrale entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain GC) de la Grande-Ceinture (GC), prolongées aux extrémités par des aménagements de type tramway pour assurer le maillage avec les gares de Saint-Cyr RER, Saint-Germain-en-Laye RER, Poissy RER et Achères-Ville RER.

Le projet se décompose en deux phases :

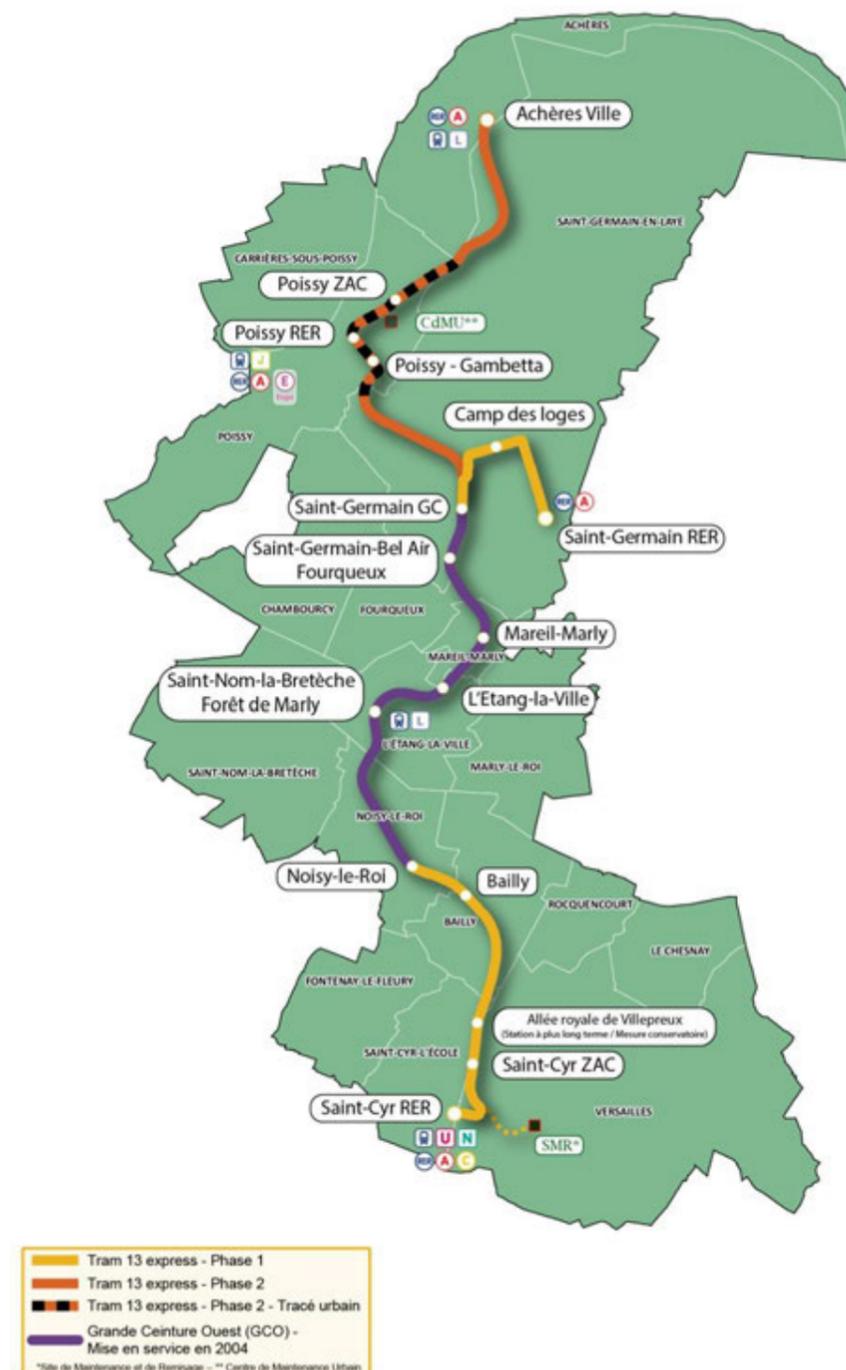
- **phase 1** : mise en service d'une ligne de tram-train entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER. La Grande Ceinture Ouest est prolongée en réutilisant une partie des infrastructures existantes, mais non exploitées, de la Grande Ceinture. Une extension en mode tramway est réalisée au Nord de Saint-Germain GC à Saint-Germain RER, via le Camp des Loges, et au Sud pour rejoindre la gare de Saint-Cyr RER, via la virgule de Saint-Cyr.
- **phase 2** : prolongement de la ligne de Saint-Germain Grande Ceinture vers Achères Ville RER.

Le tracé initial du prolongement consiste à réutiliser l'infrastructure de la Grande Ceinture de Saint-Germain GC jusqu'au lieu-dit du « Chêne-Feuillu ». Du « Chêne-Feuillu » à la gare d'Achères-Ville RER, une plateforme de type tramway est aménagée, contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne L du Transilien.

Le tracé alternatif par Poissy, objet du présent dossier, consiste à réutiliser l'infrastructure de la Grande Ceinture de Saint-Germain GC jusqu'à la sortie Ouest du golf de Saint-Germain-en-Laye. A partir de là, le tracé se débranche de la Grande Ceinture passe du mode train au mode tramway et traverse en mode tramway Poissy par la rue des Bruyères, la RD190, le boulevard de l'Europe, la rue Saint Sébastien, et la rue Adrienne Bolland, avant de se rebrancher à la Grande Ceinture dans le secteur du « Chêne Feuillu ». De là, le tracé reprend son parcours initial via la plateforme de type tramway contiguë aux voies du RER A et la ligne L du Transilien jusqu'à la gare d'Achères-Ville RER.

A horizon de la phase 2, la ligne desservira 15 stations dont 5 en correspondance directe avec des modes lourds (lignes RER et Transilien).

Une station supplémentaire est envisagée à plus long terme, et fait l'objet de mesures conservatoires⁵ dans le cadre de la première phase du projet : Allée Royale de Villepreux.



⁵ Une mesure conservatoire vise à conserver une ressource ou des richesses existantes au moment de la conception d'un projet d'aménagement, dans le cadre des études d'impacts et des enquêtes publiques.

➤ **Le site de maintenance et de remisage/Centre de Maintenance Urbain**

Il 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.

➤ **Le 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 Phase 2.

La ligne entre Saint-Cyr RER et Achères Ville RER sera exploitée en mode tram-train avec un tronç commun et deux branches :

- Un tronç commun reliant Saint-Cyr RER à Saint-Germain Grande Ceinture (GC), d'un linéaire de 15,2 km et desservant 9 stations (plus une station supplémentaire prévue à plus long terme). Le temps de parcours est estimé à 20 minutes environ (hors station supplémentaire prévue à plus long terme).
- Une première branche reliant Saint-Germain GC à Saint-Germain RER, d'un linéaire de 3,6 kilomètres et desservant 2 stations. Le temps de parcours est estimé à environ 9 minutes.
- Une deuxième branche reliant Saint-Germain GC à Achères Ville RER, d'un linéaire de 10,5 kilomètres et desservant 4 stations. Le temps de parcours est estimé à environ 17 minutes.

Le Site de Maintenance et de Remisage du matériel roulant du Tram 13 express est implanté à Versailles Matelots à l'extrémité Sud de la ligne, relié aux voies principales par une voie unique. Il est conçu pour accueillir le Tram 13 express dans ses configurations phases 1 et 2.

Le Centre de Maintenance Urbain pour l'entretien des infrastructures de tramway est implanté à Poissy.

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. 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.

4.8.1. Les prolongements ultérieurs

Le programme du Tram 13 express retenu est celui constitué par le cumul des phases 1 et 2.

Les prolongements vers Cergy au Nord et Versailles au Sud sont **inscrits à l'horizon 2030** au SDRIF adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et approuvé par l'Etat le 27 décembre 2013.

5. LES VARIANTES ETUDIEES

Le tracé initial présenté à l'enquête publique de 2014 n'est pas considéré comme une variante de tracé dans le cadre du présent dossier. En effet, dans le respect de la réserve de la commission d'enquête qui demande que soit engagée « une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER. », seules sont analysées les variantes du tracé alternatif par Poissy.

Durant les études préalables au Schéma de Principe complémentaire qui ont fait suite au DOCP et à la concertation complémentaire, le tracé urbain de Poissy a soulevé certains sujets d'insertion urbaine donnant lieu à des variantes ciblées.

Les variantes analysées sont les suivantes :

- Zone de débranchement du RFN et insertion dans la zone urbaine de Poissy ;
- Passage sous le pont ferroviaire de la RD190 ;
- Insertion sur le boulevard Gambetta (RD190) ;
- Insertion sur la Place et le boulevard de l'Europe ;
- Insertion le long de la ZAC Rouget de Lisle et le franchissement de la RD 30 ;
- Insertion au niveau de la rue Adrienne Bolland ;
- Franchissement du Groupe V (réseau SNCF Paris Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie) ;

Ces différentes variantes sont abordées dans les paragraphes suivants.

Les variantes concernant le secteur du golf et le secteur d'Achères Ville RER ne sont pas concernées par le tracé modifié, l'analyse de ces variantes est par conséquent inchangée dans ce dossier complémentaire.

A noter que certaines mesures, telles que la mesure conservatoire sur la gare Achères Chêne-Feuillu ou les variantes de tracé (desserte du quartier Saint-Exupéry, desserte de la gare d'Achères Grand Cormier) n'ont plus lieu d'être étant donné que le tracé par Poissy y apporte une réponse.

Ces variantes étudiées pour le projet initial ne sont pas rappelés dans le présent dossier.

5.1. Méthode d'analyse multicritère

Les variantes locales étudiées sont présentées du Sud au Nord du tracé. Chaque comparaison de variante est réalisée via une analyse multicritère organisée de la manière suivante :

1. Brève présentation de la variante 1 et description des caractéristiques par rapport aux critères d'analyse ;
2. Brève présentation de la variante 2 et description des caractéristiques par rapport aux critères d'analyse ;
3. Bilan de l'analyse et solution retenue.

Il s'agit d'une analyse croisée des deux variantes selon les critères prédéfinis à travers un tableau simplifié. Les critères sont adaptés selon les caractéristiques du territoire et des variantes. Lorsqu'un **critère n'est pas déterminant** (critère stationnement pour un milieu forestier) ou rend une **analyse similaire** pour les deux variantes (desserte identique entre deux stations), il n'est pas pris en compte.

Tableau d'analyses multicritère

Les tableaux d'analyse multicritères permettant de départager la solution retenue par rapport aux autres solutions présentées se compose :

- de lignes mettant en évidence les critères d'analyse du projet ;
- de colonnes identifiant les différentes variantes avec un code couleur permettant de rendre compte du résultat de l'analyse faite aux points 1 et 2.

Les différents critères de notation sont les suivants :

Légende
Positif
Négatif
Peu d'impact

Ce type de tableau sera utilisé pour chacune des variantes.

5.2. Secteur du golf



Figure 79 : PN 10,2 : le plus au sud



Figure 80 : PN 10,4 : intermédiaire

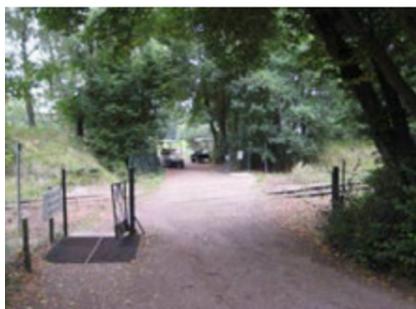


Figure 81 : PN 10,5 : le plus au nord

Le traitement des passages à niveaux (PN) a été envisagé selon deux scénarios : une variante avec la suppression des trois PN et une variante avec le maintien des trois PN.

5.2.1. Suppression des trois PN

Cette variante comprend la suppression des trois passages à niveau situés dans le golf pour assurer la sécurité des usagers et permettre le maintien de la vitesse des tram-trains dans toute la traversée du golf.

Cette solution nécessite la création de deux ouvrages de franchissement de la voie ferrée au droit des passages à niveau actuels 10,4 et 10,5 qui seront fermés.

- **PN 10,2 : suppression de ce passage à niveau.** Dans ce cas, les études déjà menées, les études d'avant-projet à venir, l'étude de sécurité et les échanges continus avec le golf détermineront précisément la solution la plus adaptée.
- **PN 10,4 : suppression de ce passage à niveau.** De la même manière, les études AVP et de sécurité détermineront précisément la solution pour le rétablir. Le rétablissement du cheminement des golfeurs est envisagé via un nouvel ouvrage.
- **PN 10,5 : suppression de ce passage à niveau.** Tous comme les deux PN précédents, les études AVP et de sécurité détermineront précisément la solution pour le rétablir. Le rétablissement du cheminement des golfeurs est envisagé via un nouvel ouvrage. Le rétablissement des circulations pour les engins d'entretien est envisagé quant à lui par le pont-route existant situé au nord du golf (PRO des Volières) sous exploitation de l'ONF. Les études ultérieures (Avant-projet et études de sécurité) préciseront les aménagements à mettre en œuvre au niveau de l'ouvrage.

Cette solution, proposée par la direction du golf de Saint-Germain-en-Laye, a fait l'objet d'un accord de principe de l'ONF (octobre 2013) sous réserve d'un approfondissement des études en phase Avant-projet (AVP).

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

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 DRIAAC et l'ONF.

Enfin, un dispositif de protection des rames circulant sur la TGO contre les balles de golf sera mis en place. La pose d'un grillage de protection contre les balles de golf de part et d'autre de la voie est une option envisagée en complément des rangées d'arbres existantes.

Il est envisagé de mettre en place ce filet sur toute la longueur du golf et des deux côtés des voies. Cet aménagement pourra toutefois être optimisé dans les phases ultérieures.

Ces mesures ont fait l'objet d'une concertation avec la direction du Golf de Saint-Germain-en-Laye.

Exploitation / Temps de parcours

En l'absence de PN, les tram-trains pourront conserver leur vitesse de croisière. Cette option apparaît préférable en termes d'exploitation, gain de temps de parcours et de confort de conduite.

Sécurité

La suppression des PN apparaît préférable vis-à-vis de la sécurité. Les études d'Avant-projet et de sécurité viendront préciser les aménagements à mettre en œuvre sur les ouvrages d'art aux extrémités du golf (PRO de la Mare aux Bœuf et PRO des Volières).

Coût

Dans l'hypothèse de suppression des PN, il est nécessaire de réaliser deux ouvrages complémentaires. La réalisation de ces ouvrages entraîne ainsi, un coût supplémentaire pour le projet et qui serait l'ordre de 1 M€ HT.

5.2.2. Maintien des trois PN

Cette variante consiste à conserver les 3 passages à niveau avec des aménagements sécurisant les traversées (sécurité, feux, barrières, chicanes, etc.) et une réduction de la vitesse du tram-train lors du franchissement des PN.

Cette solution ne nécessite pas la création d'ouvrages, mais implique de créer des aménagements très sécuritaires pour la traversée des piétons et de ralentir le passage des tram-trains avec une perte de temps d'environ 40 secondes à chaque parcours dans le cas d'un passage à 50 km/h sur 1 200 mètres au lieu de 100 km/h en l'absence de PN.

Lors de la traversée du golf de Saint-Germain-en-Laye, le principe est de donner la priorité aux circulations ferroviaires et d'interdire les traversées sur les trois PN à l'approche d'une rame.

Des aménagements complémentaires à l'équipement minimal préconisé par l'arrêté ministériel pourraient être réalisés. Il s'agit entre autres de la :

- **Mise en place de signal lumineux piétons/véhicules** de part et d'autre de la traversée, interdisant ou autorisant aux piétons et aux véhicules d'exploitation du golf la traversée des voies dans le cas où une rame est à l'approche ;
- **Mise en place de signaux lumineux ferroviaires** pour avertir les conducteurs de rames en cas de non fonctionnement du signal lumineux piétons. Dans ce cas, le conducteur du train ralentit et franchit la traversée à vitesse réduite.

De même, les mesures complémentaires pour les piétons pourraient concerner :

- **la mise en place de demi-barrière équilibrée** à la fermeture de part et d'autre de la traversée ou des barrières disposées en chicane ;
- **la mise en place de panneaux d'information** à destination des piétons /véhicules
- **la mise en place d'un revêtement adapté...**

Ces mesures doivent assurer une lisibilité des traversées maximale pour permettre de rendre ces zones de passages à niveau les plus sécuritaires possibles.

Exploitation / Temps de parcours

Avec un maintien des trois PN et un ralentissement du passage des tram-trains, le temps de parcours est augmenté de 40 secondes environ à chaque passage.

Sécurité

Du point de vue de la sécurité, les franchissements ne sont pas dénivelés et nécessitent des mesures complémentaires pour sécuriser au maximum le franchissement de la voie.

Coût

Cette solution ne nécessite pas la création d'ouvrage. Les travaux (aménagement des PN) sont de moindre importance.

Choix de la variante

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Variante PN supprimés	Variante PN conservés
Exploitation / Temps de parcours		
Sécurité		
Coût des travaux		

Tableau 9 : Analyse multicritère des variantes de traitement des PN

La variante avec la suppression des trois PN apparaît préférable en termes d'exploitation, de gain de temps de parcours et de confort de conduite, et de sécurité.

Sous réserve des conclusions des études d'Avant-projet, d'un accord formel des acteurs locaux (ONF, Golf) et des résultats des études de sécurité, il a été choisi de supprimer les trois PN dans la traversée du golf de Saint-Germain-en-Laye. La possibilité d'implantation de passages de franchissement en restitution des PN sera précisée dans les phases d'études ultérieures.

5.3. Débranchement du RFN au sud de Poissy

Ce tronçon est situé entre les immeubles collectifs et le talus de la Grande Ceinture puis intercepte l'avenue Fernand Lefebvre et la rue de la Bruyère. Ce secteur est relativement contraint, à la fois en termes d'emprise (talus, foncier privé, bâti, forêt) et de fonctionnalité (flux de trafic intercepté, stationnement, accès charretiers, présence d'un poste GRT gaz). Par ailleurs, ce secteur comprend la présence de l'école maternelle Charles Peguy au sud de la Grande Ceinture.

Dans ce contexte contraint, deux variantes d'insertion ont été approfondies :

- une zone de transition puis une insertion sur la rue de la Bruyère **en voie unique** ;
- une zone de transition puis une insertion sur la rue de la Bruyère **en voie double**.

Dans les deux cas, l'insertion du Tram 13 express rue de la Bruyère est latérale nord, limitant ainsi l'interface entre les circulations tram et les usages existants (accès charretiers riverains, traversées piétonnes, ...). La circulation des véhicules particuliers à double sens est restituée et deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée sont insérées. Dans les deux cas, l'insertion de la plateforme tram implique un léger décalage de la rue au sud et nécessite des acquisitions de terrains non bâties sur le côté sud de la rue de la Bruyère.

5.3.1. Insertion en voie unique

Au sud de Poissy depuis Saint-Germain-en-Laye, le Tram 13 express est en voie double et réutilise les emprises du Réseau Ferré National (RFN). L'insertion en voie unique du Tram 13 express se fait depuis le débranchement de la Grande Ceinture (à gauche sur la figure zone de transition – Zone grisée) jusqu'à la rue de la Bruyère (voir figure Zoom sur l'insertion rue de la Bruyère).

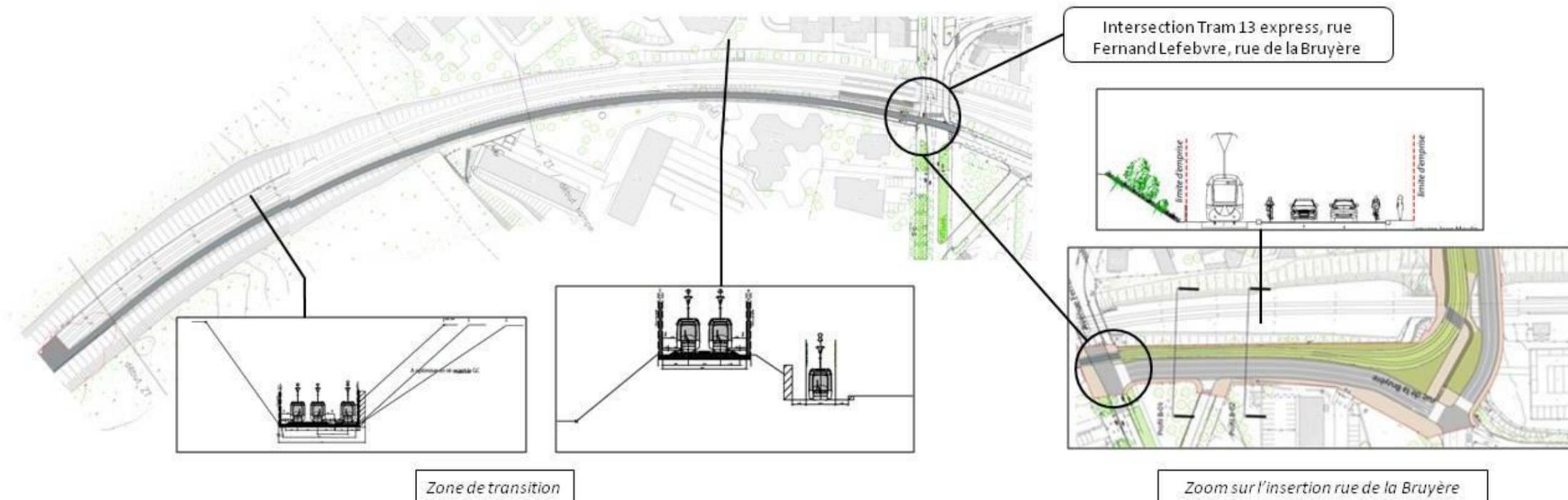
Impact urbain/Paysager

Cette insertion permet de limiter au maximum les emprises du Tram 13 express sur ce secteur urbain. Néanmoins l'insertion du projet nécessite une emprise d'environ 16 mètres avec décalage de la rue de la Bruyère vers le sud qui impacte le square Jean Moulin ainsi que quelques parcelles privées. Le foncier de l'école maternelle Charles Peguy est également légèrement impacté.

Impact acoustique & vibratoire

Dans cette variante, la plateforme tramway s'insère à une distance similaire des bâtiments que la variante voie double, la largeur de plateforme réduite permettant de diminuer la hauteur de mur de soutènement.

La plateforme tramway est implantée à environ 3 m du bâtiment de l'école maternelle Charles Peguy entraînant des effets acoustiques non présents initialement. Les impacts vibratoires sont limités par une pose sur dalle flottante, cette technique de pose de plateforme est obligatoire quand la plateforme est insérée à moins de 7 m d'un bâtiment.



Exploitation de la ligne

La mise en voie unique du Tram 13 express sur environ 800 mètres sur ce secteur entraîne une contrainte très forte en termes d'exploitation. Cette solution nécessite en effet la mise en place d'un système d'alternance si deux tramways parviennent sur le site de manière simultanée et peut rapidement entraîner des perturbations d'exploitation en cas de retard d'une rame. De plus, tout retard sur cette voie unique peut impacter le tronc commun du Tram 13 express (Saint-Cyr RER – Saint-Germain GC) pour lequel l'objectif est une desserte toutes les 5 minutes en heure de pointe.

Coût

Le coût de cette solution est légèrement inférieur à celui de la solution en voie double.

Impact acoustique et vibratoire

Cette insertion est similaire à celle en voie unique en termes de distance vis-à-vis de l'école maternelle, les impacts acoustiques et vibratoires sont donc similaires.

Exploitation de la ligne

La création d'une voie double permet une bonne exploitation de la ligne sans interruption ou risque de croisement des rames.

Coût

Le coût de cette solution est légèrement supérieur à celui de la solution en voie unique. Elle entraîne un décalage légèrement supérieur du talus et le doublement des voies par rapport à la solution en voie unique. Les surcoûts ne sont toutefois pas de nature à remettre en cause la variante.

5.3.2. Insertion en voie double

Cette solution permet au Tram 13 express de rester en voie double sur le RFN ainsi que sur le secteur concerné par la présente variante.

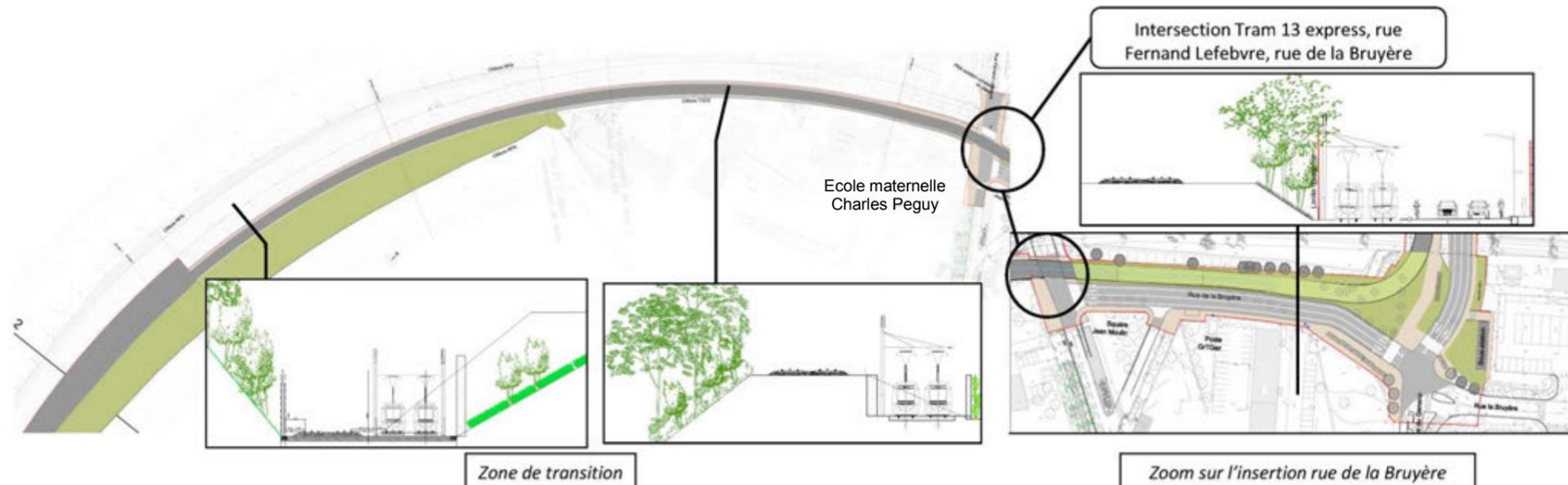
Impact urbain/Paysager

Cette insertion plus large que la précédente (environ 19 m) entraîne des impacts fonciers légèrement plus importants le long de la rue de la Bruyère (square Jean Moulin, quelques parcelles privées, et une partie du foncier de l'école Charles Peguy). Par ailleurs le chemin d'accès au poste GRTgaz indiqué sur la figure « Zoom sur l'insertion rue de la Bruyère » est également impacté. Il reste cependant une distance de sécurité suffisante (13 mètres) entre la plateforme tram et la façade du poste GRTgaz. Une place de stationnement sera restituée à côté du poste pour les besoins d'intervention de GRTgaz.

5.3.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Voie unique	Voie double
Impact urbain et paysager		
Impact acoustique et vibratoire		
Exploitation		
Coût		

La solution préférentielle retenue est une insertion en voie double de manière à préserver une exploitation sûre et performante.



5.4. Passage sous le pont ferroviaire de la RD 190 et insertion de la station Poissy Gambetta



Figure 82 : Pont rail de la Grande Ceinture depuis la RD 190

Source : Edeis, 2016

➤ Voie à grande circulation

Ces voies sont définies à l'article 103 du Code de la Route comme « routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ». Les aménagements envisagés sur ces voies doivent être soumis au préfet pour validation. Ils doivent permettre à la voie de garder son usage.

Au niveau du carrefour entre la rue de la Bruyère et la RD190, le Tram 13 express s'insère sur l'avenue de Versailles (RD190) en direction du nord. Il doit par conséquent passer sous le pont rail de la Grande Ceinture. Deux solutions sont proposées :

- une insertion en site mixte sous l'ouvrage existant approfondi ;
- une insertion du Tram 13 express en site propre sous l'ouvrage existant élargi à l'est pour le rétablissement des usages voitures et modes actifs.

A noter que la RD190 est classée en voie à grande circulation et constitue un itinéraire pour les transports exceptionnels. Ces fonctions doivent être préservées.

5.4.1. Passage sous le pont existant non élargi en site mixte

Cette variante consiste à insérer le Tram 13 express en site mixte sous l'ouvrage existant.

L'insertion sous l'ouvrage existant implique une réduction du gabarit routier à 3,30m afin de respecter les distances de sécurité avec la ligne aérienne de contact alimentant le tramway. Cette limite de gabarit n'est pas compatible avec les usages actuels de l'ouvrage : voie pompier et convois exceptionnels.

Trois options d'approfondissement de la voirie sous l'ouvrage ont été envisagées :

- Approfondissement de 20 à 30 cm afin de porter le gabarit sous l'ouvrage à 3,50 m : la voirie serait conforme au gabarit de voie pompier. La pente en long au droit du carrefour serait légèrement augmentée et impacterait donc l'accessibilité.
- Approfondissement de 70 cm afin de porter le gabarit sous l'ouvrage à 4 m : cette solution est très impactante, elle nécessite des travaux de terrassement important en termes d'emprise afin de se raccorder au nivellement existant avec des impacts potentiels sur les réseaux qui ne présenteraient plus assez de couverture, elle dégrade l'accessibilité des cheminements et elle peut impacter les fondations de l'ouvrage ce qui nécessiterait un renforcement de celui-ci. La faisabilité de cette solution n'a pas pu être confirmée au stade des études préliminaires.
- Approfondissement de 1,20m afin de porter le gabarit sous l'ouvrage à 4,50 m : cette solution permettrait de restituer le gabarit actuel sous l'ouvrage. Néanmoins elle présente les mêmes types impacts que la solution d'approfondissement bien que plus ceux-ci soient plus prononcés. Cette solution a été considérée non faisable.

Ce profil induit une insertion en position axiale sur l'Avenue de Versailles.

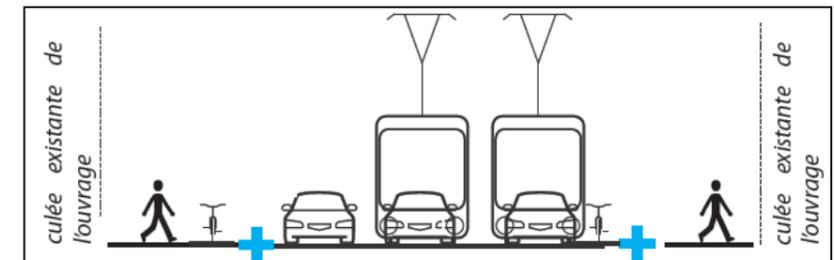


Figure 83 : Insertion en site mixte sous l'ouvrage

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

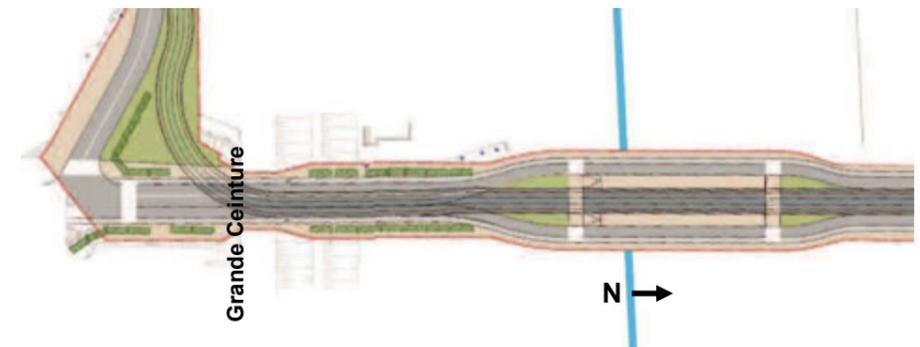


Figure 84 : Insertion de principe en site mixte sous l'ouvrage

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes doux)

Pour cette variante, le passage de la LAC sous l'ouvrage nécessite de limiter la hauteur des véhicules autorisés à circuler sur cet axe de convois exceptionnels. Par ailleurs, sans approfondissement de la voie, la hauteur de l'ouvrage ne respecte pas le gabarit des engins pompier. Avec approfondissement de la voirie de 20 à 30 cm, le gabarit routier est limité à 3,50 m.

La circulation est contrainte par la mixité de l'ouvrage. Les études de trafic montrent que des remontées de files peuvent se créer sur la RD 190 aux heures de pointe.

Les aménagements cyclables se font sur une piste dans un sens et sur la chaussée en site mixte dans l'autre sens.

Impact urbain/Paysager

L'insertion nécessite des acquisitions foncières non bâtie afin d'insérer la station Poissy Gambetta.

Cette insertion permet la conservation d'une partie des deux alignements d'arbres situés de part et d'autre de la voirie.

Sécurité

La visibilité lors du passage sous l'ouvrage est relativement réduite pour le tramway ainsi que pour les usagers de la route. Cette insertion crée un contexte accidentogène.

L'insertion axiale de la station entraîne un double franchissement de la voirie routière pour les piétons (traversée en deux temps, un pour chaque sens de circulation contrairement à la solution latérale).

Exploitation de la ligne

La mixité de l'ouvrage et le carrefour entraîne un impact fort pour l'exploitation du tramway. La RD190 étant une voirie avec forte circulation, en cas de congestion il est possible que des véhicules soient arrêtés sur la voie en site mixte ce qui impacterait l'exploitation du tramway.

Travaux

Les travaux représentent un impact majeur pour la circulation avec une restriction voire une fermeture ponctuelle sous l'ouvrage pour la création du site mixte. Cela entraîne la mise en place d'itinéraires alternatifs pour maintenir la circulation (par l'avenue Fernand Lefebvre par exemple).

Coût

Le coût de l'ouvrage ne représente pas un investissement significatif en comparaison de l'élargissement de l'ouvrage (pour cette variante seule la reprise de la chaussée est nécessaire pour l'insertion de la plateforme tramway. Aucune reprise lourde d'ouvrage d'art n'est prévue).

5.4.2. Passage sous le pont existant en site propre avec restitution d'un passage parallèle pour la voirie

Cette variante consiste à insérer le Tram 13 express en site propre sous l'ouvrage existant. Un passage parallèle est créé à l'est pour restituer les usages existants (circulations de véhicules particuliers, des cycles et piétons). L'insertion du Tram 13 express se fait ainsi en latérale sur l'avenue de Versailles (RD 190).

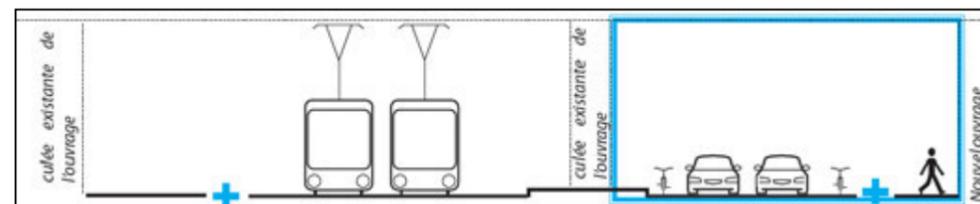


Figure 85 : Elargissement du pont rail de la Grande Ceinture

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



Figure 86 : Insertion de principe en site propre sous l'ouvrage

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes doux)

Cette variante permet le maintien du gabarit actuel de la RD 190 sous l'ouvrage de la Grande Ceinture et donc de restituer tous les usages de cette voie : voie pompier, itinéraire de convois exceptionnel. Le Tram 13 express ne présente par ailleurs aucune interface avec la circulation routière dans ce secteur, ce qui réduit les problématiques liées à la circulation (pas de remontées de files liées à l'insertion du projet).

Les aménagements cyclables se font sur bande cyclable sur la RD 190, des itinéraires piétons larges et confortables sont restitués.

Impact urbain/Paysager

Des acquisitions foncières (non bâties) sont à prévoir dans le cadre de l'aménagement de cette variante. La création d'un ouvrage entraîne le recul d'une partie du talus au niveau du parking de l'ancienne gare Poissy GC ainsi que la percée des remblais de la Grande Ceinture. Les perspectives paysagères en sont modifiées.

Cette insertion nécessite la suppression des deux alignements d'arbres situés de part et d'autre de la voirie. Des espaces végétalisés sont restitués dans le secteur, notamment avec une végétalisation de la plateforme tramway et la création d'îlots verts de part et d'autres des cheminements des modes actifs.

Sécurité

La visibilité réduite pour le tramway lors du passage sous l'ouvrage identifiée pour la première variante n'est pas une contrainte pour cette variante dans la mesure où le risque de collision avec un autre véhicule est nul de par la plateforme en site propre. Toutefois, la gestion des accès charretiers sur l'avenue de Versailles nécessitera une gestion particulière qui sera précisé dans le cadre des procédures de sécurité au cours des phases suivantes d'étude. A ce stade, des surlageurs sont prévues afin de faciliter le stockage des véhicules avant le franchissement de la plateforme et avant l'insertion sur le RD190.

Exploitation de la ligne

Cette solution apporte d'importantes optimisations sur l'exploitation (le site propre et l'évitement du carrefour permettent notamment la réduction des remontées de files).

Travaux

Les impacts en phase travaux sur la circulation routière seront plus faibles que la solution sans élargissement de l'ouvrage, et il sera a priori possible de maintenir la circulation routière sur la RD 190 sur la base d'un phasage optimal des travaux (réalisation du passage parallèle avant de démarrer les travaux sous l'ouvrage existant).

Coût

Cette variante nécessite un coût d'investissement relativement important en comparaison de l'insertion en site mixte (importants déblais issus des talus de la Grande Ceinture et ceux du parking de l'ancienne gare Poissy GC, création d'un ouvrage d'art, etc.).

Le parking de la station Poissy GC sera potentiellement occupé en phase travaux, mais restitué en phase exploitation.

Les variantes étudiées ont fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs du projet le CD78, la Ville de Poissy, la Communauté Urbaine GPS&O, la DDT 78, le SDIS 78... Ces échanges ont conduit à retenir la solution la plus favorable au fonctionnement urbain global.

La solution préférentielle est une **insertion du Tram 13 express en site propre sous l'ouvrage existant de la Grande Ceinture** après élargissement à l'est permettant de restituer les circulations de voitures, véhicules de secours et de convois exceptionnels, mais aussi des cycles et des piétons. L'insertion du projet se fait ainsi en latérale sur l'avenue de Versailles avec implantation de la station Poissy Gambetta au niveau du square Erard Prieur.

5.4.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Site mixte	Elargissement de l'ouvrage
Fonctionnalités urbaines		
Impact urbain et paysager		
Sécurité		
Exploitation de la ligne		
Travaux		
Coût		

5.5. Insertion sur le boulevard Gambetta (RD 190)

Le boulevard Gambetta est un secteur contraint en termes d'emprises pour l'insertion du projet entre la rue Charles Maréchal et le boulevard Devaux.

Ce dernier est en effet étroit pour une insertion de type tramway. La longueur de ce secteur est de 335 mètres et sa largeur est d'environ 15 mètres contre 20 mètres pour le tronçon entre la rue de la Bruyère et l'avenue du Maréchal Foch et de 25 à 27 mètres entre le boulevard Devaux et la place de l'Europe.

Sur ce boulevard contraint, l'insertion du projet a fait l'objet de nombreuses variantes d'insertion type en coupes interrogeant l'insertion de l'ensemble des usages à restituer : le tramway, les piétons, les cycles et la circulation. Les solutions suivantes ont été envisagées :

- insertion axiale du tramway avec dans le sens sud-nord une voie en site mixte voiture / tram avec bande cyclable ; et dans le sens nord-sud un site propre tram et une voie en zone 30 (mixité voiture / cycle) ;
- insertion axiale du tramway avec une voirie latérale en zone 30 ;
- insertion axiale du tramway avec dans le sens sud-nord une voie en site mixte voiture / tram avec bande cyclable ; et dans le sens nord-sud un site propre tram avec une voie voiture et une bande cyclable ;
- insertion latérale (Ouest) du tramway avec une voirie à double sens en zone 30 ;
- insertion axiale du tramway avec une voirie à double sens et des bandes cyclables latérales ;
- insertion latérale (Est) du tramway avec une voirie à double sens en zone 30.

Ces variantes ont fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs locaux : Ville de Poissy, CD78, Communauté urbaine GPS&O... afin d'aboutir à une solution d'insertion optimale sur le plan urbain, satisfaisant les critères de sécurité et de performance d'exploitation du tram, et permettant de réduire les impacts d'insertion.

Suite à ces échanges, deux solutions ont été approfondies :

- **une insertion du tram en site propre axial avec une voirie en zone 30 (usage mixte voiture/cycle) sur une emprise de 18 mètres ;**
- **une insertion du tram en site propre axial avec la restitution d'une voirie, de bandes cyclables, et de trottoirs sur une emprise de 20 mètres.**

Les deux critères principaux sur ce secteur sont les suivants (étant précisé que les autres critères ne sont soit pas déterminants, soit équivalents entre les deux solutions) :

- les impacts sur le foncier et le bâti ;
- les fonctionnalités urbaines (restitution des voies de circulation, création d'équipements cyclables, de trottoir, stationnement, etc.).

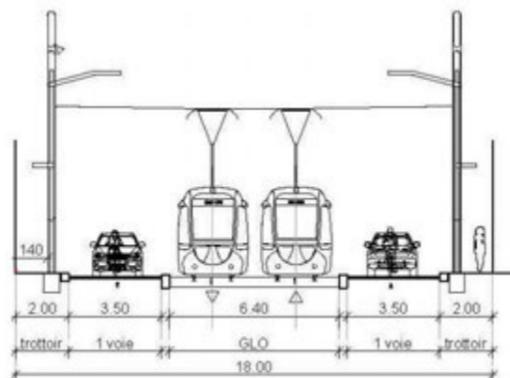


Figure 87 : Insertion à 18 m

Source : Etudes préliminaires sur le tracé de Poissy 2016, Edeis/Gautier & Conquet

5.5.1. Insertion du tram en site propre axial avec une voirie en zone 30 (emprise de 18 m)

Cette solution consiste à organiser la circulation en zone 30 afin de mutualiser la circulation des véhicules particuliers et des cycles. Elle permet le maintien d'un trottoir de 2 mètres de part et d'autre de la chaussée.

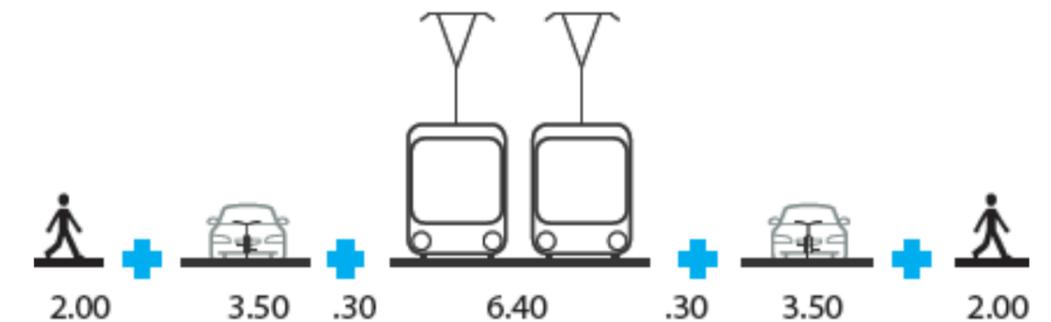


Figure 88 : Insertion à 18 m

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes doux)

Cette solution permet de restituer l'ensemble des fonctionnalités urbaines. L'insertion en zone 30 a pour objectif l'apaisement de la circulation s'inscrivant dans la démarche globale de la Ville de Poissy. Cette mise en zone 30 permet en plus de réduire la coupure actuelle engendrée par la RD190 et représente une opportunité d'extension de la zone déjà apaisée du centre-ville. La mutualisation de la voirie pour les véhicules et les cyclistes est rendue possible grâce aux aménagements qui seront mis en place spécifiquement pour la zone 30.

L'intégralité des emplacements de stationnement public existants sont supprimés entre l'avenue du Maréchal Foch et le boulevard Devaux mais les accès privés (routiers et piétons) sont conservés.

Impact urbain/Paysager

Suite à la concertation complémentaire et aux demandes de précisions et de réduction des impacts fonciers, un effort important a été porté par le STIF sur l'analyse de nombreuses variantes d'insertion de manière à éviter au maximum les impacts du projet sur le foncier. Néanmoins, en l'état actuel certaines parcelles et certains bâtis en limite de voirie sont impactés par le projet sur la partie ouest du boulevard Gambetta. Pour la mise en œuvre du projet l'acquisition de parcelles constituées principalement de fronts de jardins, d'espaces de stationnement, mais également de bâtis sera nécessaire. Dans les phases d'étude ultérieures le STIF poursuivra les recherches d'optimisation en vue de réduire au maximum les impacts du projet.

5.5.2. Insertion du tram en site propre axial avec une voirie, des bandes cyclables et des trottoirs (emprise de 20 m)

Cette solution consiste à organiser la circulation en juxtaposant les fonctions urbaines. Le Tram 13 express, les véhicules particuliers et les cyclistes trouvent donc chacun leur place sur le boulevard. Cette solution permet également le maintien d'un trottoir de 2 mètres de part et d'autre de la chaussée.

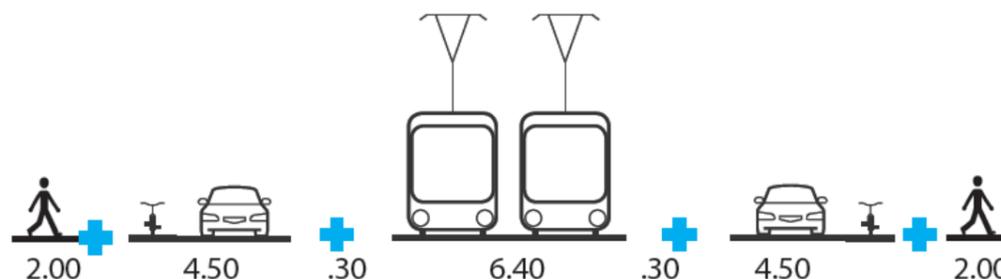


Figure 89 : Insertion à 20 m

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes actifs)

Cette solution permet la conservation des fonctionnalités urbaines initiales (modes actifs, stationnements, etc.) et permet également d'ajouter deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée.

De la même manière que pour la solution en zone 30, les emplacements de stationnement public sont supprimés intégralement entre l'avenue du Maréchal Foch et le boulevard Devaux, mais les accès privés (routiers et piétons) sont conservés.

Impact urbain/Paysager

Cette solution permet de créer des bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée, de restituer des trottoirs d'une largeur de 2 m et des voies de circulation dans chaque sens. Elle permet donc d'assurer des emprises plus confortables pour l'ensemble des usagers mais ne répond pas à l'objectif global d'apaisement de la circulation.

Néanmoins, l'emprise de cette variante étant plus large de 2 m, cette solution engendre des impacts fonciers bâtis et non bâtis nettement plus conséquents.

Coûts

Cette solution présente un coût d'investissement plus important que la première solution de par son emprise plus large nécessitant plus d'acquisitions et d'aménagements.

5.5.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Solution à 18 m	Solution à 20 m
Fonctionnalités urbaines		
Impact urbain et paysager		
Coûts		

Afin de minimiser l'emprise nécessaire dans ce secteur contraint et pour apaiser la circulation le long de la RD190, une **solution d'insertion axiale du tram-train et de mise en zone 30** a été retenue. Ce principe vise à limiter la vitesse et favoriser les traversées piétonnes dans un secteur contraint en largeur. Le traitement de la zone 30 est envisagé notamment via la mise en plateau sur voirie et via un traitement de l'espace spécifique (revêtements, mobiliers, ...) atténuant le caractère routier actuel. Le traitement en plateau permet de placer le piéton au cœur de l'aménagement.

5.6. Insertion sur la Place et le boulevard de l'Europe

Entre la RD 190 et les voies du réseau SNCF, le Tram 13 express s'insère sur la place de l'Europe puis le boulevard de l'Europe en direction du nord-est. La desserte de la gare de Poissy RER, des gares routières (sud et nord de Poissy), des parkings publics⁶ (dont un souterrain) et les aménagements cyclables sont autant d'enjeux d'intermodalité pris en considération pour répondre à l'objectif de maillage du tracé alternatif.

Les nombreuses voies structurantes (RD190, RD308, boulevard de l'Europe prolongé jusqu'à la RD30) débouchant sur la place de l'Europe, les divers accès aux parkings du pôle tertiaire PSA Peugeot-Citroën sur le boulevard de l'Europe, et les charges de trafic importantes qu'ils génèrent sont des enjeux majeurs pour l'insertion du projet. Ces fonctionnalités de l'espace urbain doivent, dans la mesure du possible, être maintenues.

De fait, l'aménagement de cette place a fait l'objet de variantes appuyées par des études de trafic pour établir la viabilité des propositions.

En résumé, ce secteur présente les enjeux forts suivants :

- l'intermodalité avec le pôle de Poissy (gares, parkings) ;
- la gestion des flux piétons et cyclistes ;
- la gestion des flux routiers ;
- la restitution des accès privés, notamment pour les parkings du pôle tertiaire de PSA Peugeot-Citroën.

Au regard de l'ensemble des paramètres liés à la circulation et à l'intermodalité existante et à venir sur cette séquence et aux enjeux et fonctionnements urbains, les hypothèses suivantes ont été envisagées :

- un aménagement de la place de l'Europe en conservant le principe du rond-point à feux existant avec franchissement axial du Tram 13 express puis insertion latérale nord (le Tram 13 express longe les voies SNCF) sur le boulevard de l'Europe en sens unique sortant depuis la place ;
- un aménagement de la place de l'Europe en carrefour à feux en croix et compact avec franchissement axial du Tram 13 express puis insertion latérale sud (le Tram 13 express longe le site PSA Peugeot-Citroën) sur le boulevard de l'Europe ouvert en entrée sur la place et en direction de la RD190 Nord.

Ces hypothèses ont été partagées avec l'ensemble des acteurs du secteur : la Ville de Poissy, le CD78, la Communauté urbaine GPS&O, la DDT78... et ont fait l'objet de nombreux échanges et d'études afin d'aboutir à un compromis entre la circulation, la place des modes doux, l'insertion et l'exploitation du Tram 13 express.

⁶ Parkings dits « de la citoyenneté » regroupant des stationnements pour véhicules particuliers, moto et cycles.

➤ Réserve de capacité

La réserve de capacité d'un carrefour Rc est égale à la différence entre l'offre de capacité du carrefour Qt (capacité de stockage de véhicules : nombre de files, longueur, etc.) et la demande de trafic sur le carrefour D, rapportée à l'offre de capacité.

$$Rc = (Qt - D) / Qt$$

Cette formule permet d'obtenir un pourcentage positif ou négatif qui renseigne sur la capacité du carrefour à pouvoir absorber le trafic. Si la réserve est positive, le carrefour peut encore absorber un flux de trafic plus important, si la réserve est à 0%, le carrefour arrive à sa limite de capacité (limite de saturation). Lorsque la réserve de capacité est négative, le carrefour est saturé.

Figure 90 : Aménagement de la place de l'Europe en rond-point à feux avec insertion latérale nord du Tram 13 express.

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016

5.6.1. Aménagement en rond-point à feux avec boulevard de l'Europe en sens unique sortant

La variante d'insertion en rond-point à feux présente les caractéristiques suivantes :

- réaménagement du rond-point à feux de la Place de l'Europe pour accueillir le Tram 13 express en insertion axiale ;
- insertion de la plateforme en position axiale sur la RD190 avec 2 voies de circulation entrantes et sortantes aménagées en zone 30 pour l'insertion des cyclistes ;
- insertion de la plateforme Tram 13 express en position latérale nord sur le Boulevard de l'Europe avec 1 voie de circulation sortante munie d'une bande cyclable dans la direction nord-est et d'une piste cyclable dans la direction sud-est. A noter que le double sens est maintenu jusqu'à l'accès du parking P2 ;
- un maintien à deux fois deux voies du boulevard Robespierre (RD308) ;
- l'avenue Maurice Berteaux est réduite à deux voies en entrée de rond-point (le contre-sens bus à une voie est maintenu) ;
- une piste cyclable bidirectionnelle fait le tour de la place.

Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes doux)

Les fonctionnalités sont globalement restituées par le biais des aménagements proposés (piéton, véhicule particulier), à la fois sur la place et le boulevard de l'Europe.

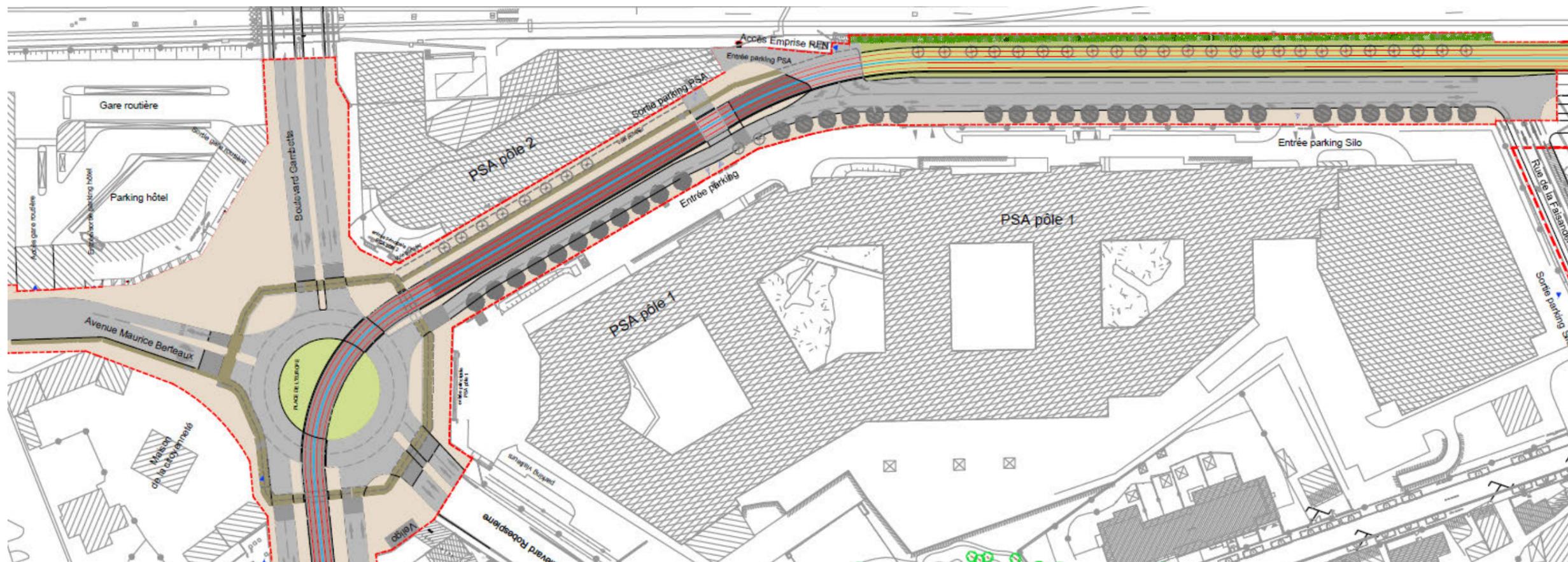
Les études de trafic mettent en avant sur le **rond-point à feux** une circulation très critique avec des **réserves de capacité minimales par branche** de l'ordre de **-34%** le matin et **-20%** le soir (simulation sans Pont d'Achères). En considérant le projet du pont d'Achères, l'impact est moindre mais le fonctionnement de la place reste fortement dégradé par rapport à la situation actuelle. **A terme les réserves de capacité minimales par branche seraient ainsi de l'ordre de -17% à l'heure de pointe du matin et -7% le soir.**

L'ensemble des accès au site PSA Peugeot-Citroën est restitué. Les interfaces avec la plateforme du tramway sont minimisées par son insertion latérale nord.

Impact urbain/Paysager

Les impacts sur le foncier sont faibles. Ce scénario d'insertion en rond-point à feux apporte peu d'amélioration des continuités piétons/cycles autour de la place. Les traversées piétonnes, plus particulièrement des branches RD190 Nord et Sud, demeurent très contraintes par la circulation routière avec des temps de feux dédiés aux piétons très faibles au regard des flux en jeu et de l'intermodalité à prévoir avec la gare.

En revanche, aucun stationnement public n'est restitué. Les alignements d'arbres sont partiellement impactés mais le projet permet d'en restituer une bonne partie.



5.6.2. Aménagement en carrefour à feux en croix et compact avec mise en double sens du boulevard de l'Europe

La variante d'insertion en carrefour à feux en croix et compact présente les caractéristiques suivantes :

- réaménagement du rond-point à feux de la Place de l'Europe en carrefour à feux en croix et compact pour accueillir le Tram 13 express en insertion axiale ;
- insertion de la plateforme en position axiale sur la RD190 avec 2 voies de circulation sortantes et 2 voies de circulation entrantes dans le carrefour (aménagées en zone 30, circulation mixte, et avec une bande cyclable dans le sens nord-sud) ;

- insertion de la plateforme Tram 13 express en position latérale sud sur le Boulevard de l'Europe avec 2 voies de circulation entrantes dans le carrefour en direction de la RD190 Nord (obligation de « tourner à droite ») et 1 voie de circulation sortante ;
- le Boulevard Robespierre (RD308) est mis en sens unique (avec bande cyclable) en sortie du carrefour. Un contre-sens bus ouvert aux cycles est créé pour faciliter les accès au pôle de Poissy ;
- l'avenue Maurice Berteaux est réduite à deux voies en entrée du carrefour (le contre-sens bus à une voie est maintenu) ;
- une piste cyclable bidirectionnelle fait le tour de la place.

Figure 91 : Aménagement de la place de l'Europe en carrefour à feux en croix avec insertion latérale sud du Tram 13 express.

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes doux)

Les fonctionnalités sont, d'une part restituées par le biais des aménagements proposés (piéton, véhicule particulier), et sont d'autre part, optimisées avec la mise à double sens de circulation du boulevard de l'Europe qui sera prolongé jusqu'à la RD30. Les temps de feux dédiés aux traversées piétonnes et plus particulièrement à la branche RD190 Sud recevant l'arrêt Poissy RER sont nettement améliorés dans le cadre de cet aménagement en carrefour en croix permettant de renforcer considérablement l'intermodalité avec la gare.

Les itinéraires cyclables sont quant à eux reportés à double sens sur le boulevard de la Paix plus au sud pour ensuite s'intégrer à la coulée verte de la future ZAC Rouget-de-Lisle. Les aménagements du boulevard Robespierre permettent une circulation en site propre des bus leur permettant de remonter sans encombre jusqu'à la place de l'Europe souvent très fréquentée. Cela permet de conserver un niveau de service convenable pour les transports en commun.

Les études de trafic mettent en avant une circulation restant difficile mais plus proche du fonctionnement actuel avec des **réserves de capacité minimales par branche de l'ordre de -11% le matin et 0% le soir** (simulation sans pont d'Achères). Le fonctionnement du carrefour à feux en croix s'améliore, en considérant le pont d'Achères, à des réserves de capacité de 0% le matin et 10% le soir. **Les conditions de circulation à terme seraient donc proches de la situation actuelle où les réserves de capacité sont de 8% le matin et -4% le soir.** Ces réserves de capacité sensiblement plus avantageuses dans cette configuration que pour celle en rond-point à feux, la circulation des transports en commun s'en trouve également légèrement plus efficace. Le carrefour en croix s'avère également plus simple et plus souple pour le réglage des feux. Cet aménagement présente ainsi des perspectives d'amélioration de la circulation, tous modes de déplacements confondus, plus intéressantes notamment dans le cadre des réflexions en cours sur le pôle gare.

L'ensemble des accès au site PSA Peugeot-Citroën est restitué. Les interfaces avec la plateforme du tramway sont toutefois plus contraignantes. Pour maintenir la sécurité, elles sont gérées par des feux tricolores.

Impact urbain/Paysager

Les impacts sur le foncier sont faibles et n'entraînent pas de modifications des fonctionnalités urbaines.

En revanche, aucun stationnement public n'est restitué. Les alignements d'arbres (assez récents) du boulevard de l'Europe sont impactés sans possibilités de restitution sur place.

5.6.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Rond-point	Carrefour en croix
Fonctionnalités urbaines (circulation automobiles)		
Fonctionnalités urbaines (Transport en commun)		
Fonctionnalités urbaines (modes doux)		
Impact urbain et paysager (Alignements d'arbre)		

Afin de retenir une solution d'insertion, plusieurs échanges ont eu lieu avec les collectivités concernées afin de définir le meilleur compromis.

La solution retenue consiste à réaménager la Place de l'Europe en carrefour à feux en croix et compact fonctionnant mieux qu'un rond-point à feux. Il sera composé de deux files de circulations entrantes et sortantes sur la RD190 (banches Nord et Sud), un double sens de circulation sur le boulevard de l'Europe avec deux files entrantes (avec obligation de « tourner à droite » vers la RD190 Nord) et une file sortante, une mise à sens unique de la RD308 avec un contre sens bus / cycles, et une piste cyclable bidirectionnelle faisant le tour de la place. Cette proposition vise avant tout le maintien des fonctionnalités de ce secteur très contraint en termes de circulation et qui pourrait très vite ne plus fonctionner avec un aménagement trop faiblement dimensionné tel que la proposition en rond-point à feux.

5.7. Insertion le long de la ZAC Rouget-de-Lisle et franchissement de la RD30

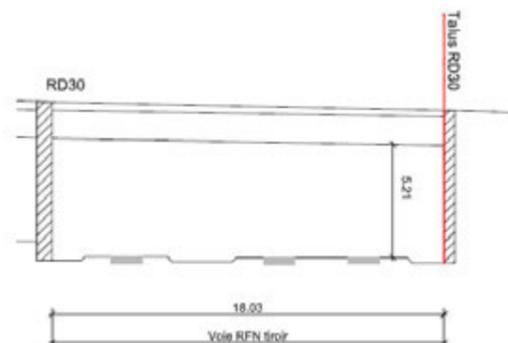


Figure 92 : Coupe de l'existant sous l'ouvrage de la RD30

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016

Le long de la ZAC Rouget-de-Lisle (ex-ZAC EOLES), le Tram 13 express s'insère en voie double parallèle aux voies ferrées et du futur boulevard de l'Europe prolongé.

Dans ce secteur, deux tracés ont été envisagés :

- l'un en créant un passage parallèle sous l'ouvrage du pont de la RD 30 pour permettre l'insertion du Tram 13 express ;
- l'autre en réutilisant des emprises ferroviaires (voie en tiroir du Réseau Ferré National) aujourd'hui non exploitée passant sous l'ouvrage du pont de la RD30 sans que ce dernier soit modifié ;

Ces deux solutions sont présentées ci-dessous.

A noter que quel que soit la solution retenue, le nivellement du futur Boulevard de l'Europe prévoit, entre la rue du Piquenard et la RD30, un profil indépendant de celui du projet de tram-train (boulevard de l'Europe ascendant en direction de la RD30). Un ouvrage de soutènement (talus et/ou mur) est donc à prévoir par le projet de boulevard pour assurer la gestion des niveaux entre la plateforme Tram 13 express passant sous le pont de la RD30 et le boulevard de l'Europe qui se connecte au pont de la RD30.

Des échanges ont eu lieu avec les porteurs de projet (CD78, CU GPS&O, Ville de Poissy, Citallios et SNCF Réseau) afin de s'assurer de la compatibilité des projets en interface et notamment sur les emprises de chaque projet.

5.7.1. Passage sous l'ouvrage élargi du pont de la RD 30

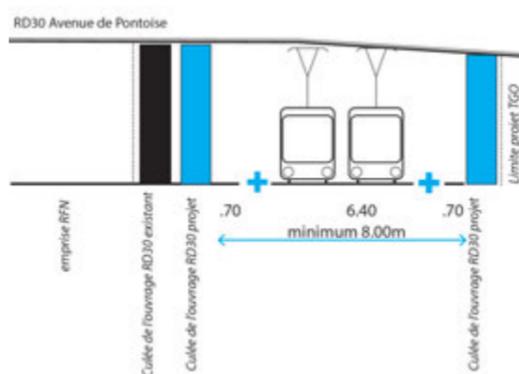


Figure 93 : Principe d'insertion de la variante élargissement de l'ouvrage de la RD 30 existant

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016

La première solution consiste à insérer la plateforme tramway de façon à restituer l'ensemble des usages des projets connexes sans impacter la voie en tiroir passant sous la RD30 et le long de la rue Saint Sébastien. Elle consiste ainsi à :

- ne pas impacter le périmètre de la ZAC Rouget de Lisle ;
- préserver les emprises pour permettre l'insertion du boulevard de l'Europe à 2 voies de circulation (1 file par sens) avec des surlargeurs au niveau des carrefours pour les besoins de tourne à droite ou à gauche, en tenant compte des ouvrages de soutènement à prévoir dans la section entre la rue du Piquenard et la RD30.

De cette donnée d'entrée, l'insertion de la plateforme tramway définit la limite à créer avec l'emprise ferroviaire (RFN).

Fonctionnalité urbaine

Au nord de la RD 30, la rue Saint-Sébastien est mise à sens unique. Un séparateur d'un mètre de large met à distance la plateforme tramway de la voirie. Une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir confortable sont aménagés le long de la rue en pied de talus.

Une liaison modes doux pourra être créée en rampe dans le talus de la RD30 pour faciliter, à terme, les liaisons vers la ZAC Rouget de Lisle. Le raccordement de ces liaisons douces à la RD30 et au futur carrefour avec le boulevard de l'Europe prolongé sera précisé dans les phases ultérieures en concertation étroite avec les acteurs concernés.

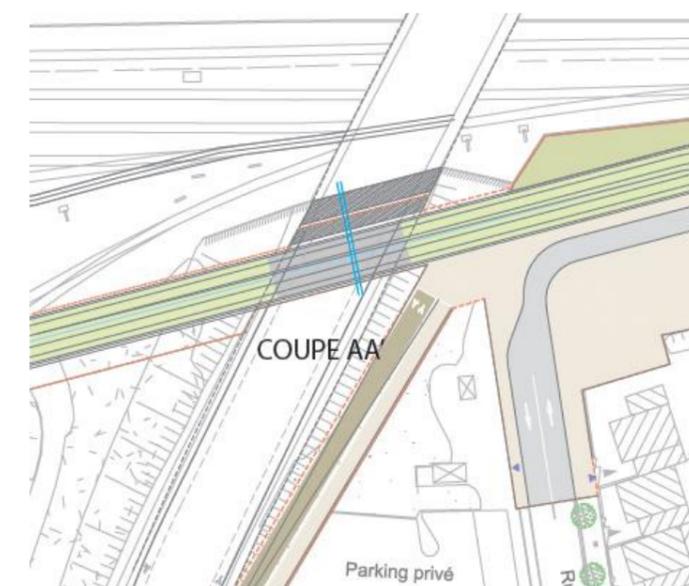
L'insertion de la station est doublement contrainte par la nécessité d'alignement droit en entrée et sortie de station et par la faible marge d'action imposée par l'élargissement de l'ouvrage de la RD 30.

Travaux

En phase travaux, la création du passage parallèle sous l'ouvrage du pont de la RD30 aura un impact sur la circulation routière qui se fera par demi-chaussée. Ces travaux seront fortement impactant à cause de la nature de l'ouvrage présentant une portée de 75m et supportant une voirie à grande circulation et un itinéraire de convois exceptionnel. De plus les réseaux GRTgaz et ErDF (Haute Tension) empruntent une gaine technique dans l'ouvrage existant de la RD30, leur déviation nécessiterait des travaux lourds supplémentaires.

Coûts

Cette variante nécessite un coût d'investissement important en comparaison à la réutilisation de la voie en tiroir.



Cette variante est compatible avec une station insérée rue Saint-Sébastien, néanmoins la station sera située plus à l'est que dans la solution retenue afin de respecter les contraintes d'insertion (environ 15m d'alignement droit avant l'entrée en station).

Figure 94 : Vue en plan du nouvel ouvrage sous la RD 30

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016

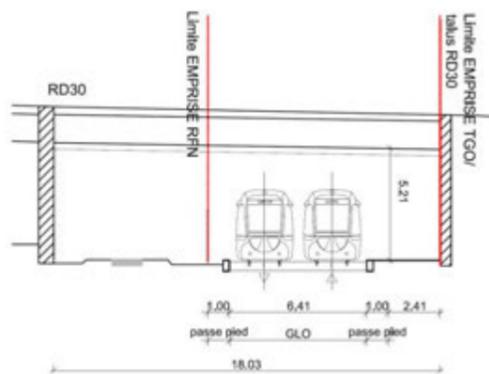


Figure 95 : Vue en coupe (AA' sur vue en plan) de l'ouvrage sous la RD 30

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016

5.7.2. Passage sous l'ouvrage existant du pont de la RD30 (via emprises ferroviaires)

Cette solution consiste à insérer le Tram 13 express sur d'anciennes emprises RFN qui ne sont plus utiles à l'activité ferroviaire, et permettre ainsi un passage sous l'ouvrage existant du pont de la RD30.

Fonctionnalité urbaine

Ce tracé permet ainsi de s'affranchir de la création d'un nouvel ouvrage complexe sous la RD30.

Cette solution permet de conserver le double sens de circulation sur la rue Saint-Sébastien, tout en aménageant une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir en pied du talus. Globalement cette solution permet d'aménager des espaces publics plus confortables autour de la station et le long de la rue Saint-Sébastien.

Une liaison modes doux pourra être créée en rampe dans le talus de la RD30 pour faciliter, à terme, les liaisons vers la ZAC Rouget de Lisle. Le raccordement de ces liaisons douces à la RD30 et au futur carrefour avec le boulevard de l'Europe prolongé sera précisé dans les phases ultérieures en concertation étroite avec les acteurs concernés.

Travaux

La réalisation de la plateforme tramway ne génère pas d'interaction forte avec la voirie, néanmoins il faudra gérer l'interface avec le RFN exploité.

Coûts

Cette variante ne nécessite pas un investissement significatif en comparaison de la création d'un nouvel ouvrage.



Figure 96 : Vue en plan du tracé sur la voie en tiroir

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016

5.7.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Passage sous ouvrage élargi de la RD30	Passage sous ouvrage existant de la RD30
Fonctionnalités urbaines		
Travaux		
Coûts		

La solution retenue est le passage sous l'ouvrage existant du pont de la RD30, avec maintien à double sens de la rue Saint-Sébastien, et création d'une rampe modes doux permettant les liaisons avec la RD30 et le futur quartier Rouget de Lisle.

5.8. Insertion au niveau de la rue Adrienne Bolland

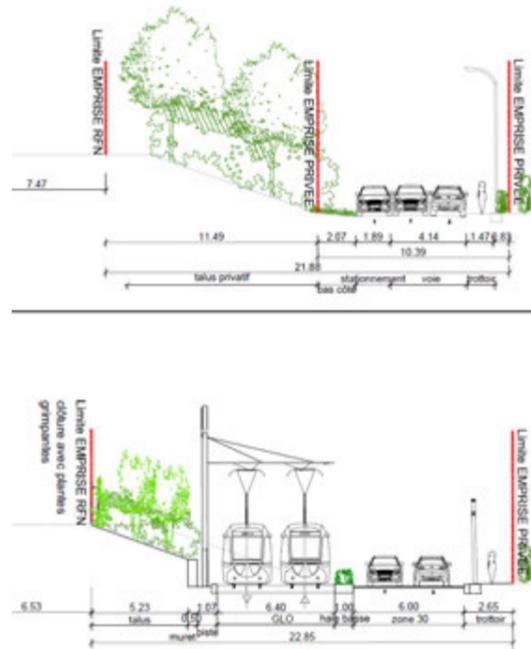


Figure 97 : Profil existant –rue Adrienne Bolland (haut) et insertion du Tram 13 express en bas de talus (bas)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Le secteur qui fait l'objet des présentes variantes s'étend depuis le carrefour de la rue Saint-Sébastien / rue Adrienne Bolland jusqu'au Clos Saint-Germain à Poissy. Ce secteur présente de fortes contraintes d'emprises, entre talus (privé) bordant l'emprise du Réseau Ferré National (RFN) et emprises pavillonnaires privées. La largeur d'espace public disponible varie entre 9 et 13 mètres. L'insertion de la plateforme et les restitutions de l'ensemble des usages dans les emprises imparties sont les enjeux majeurs de ce secteur. Les études ont été effectuées de manière à appliquer au mieux la démarche d'évitement et de réduction des impacts du projet, et à préserver le cadre de vie des riverains. Deux variantes d'insertion ont été approfondies sur ce secteur : une insertion du Tram 13 express en bas de talus et une insertion en haut de talus le long du RFN.

Dans les deux cas, la rue Adrienne Bolland sera aménagée en zone 30 avec une voirie large de 6 mètres environ et un trottoir de 2 mètres.

5.8.1. Variante en bas de talus

Cette solution nécessite la mise en œuvre d'un ouvrage de soutènement en partie basse du talus de manière à :

- assurer au maximum l'insertion du tramway dans l'épaisseur actuelle du talus avec une végétalisation de la plateforme ;
- et de conserver une épaisseur de talus suffisante en partie haute pour la revégétalisation et l'aménagement d'un mur végétalisé assurant la protection visuelle pour les riverains.

De plus, la séparation entre la plateforme et la voirie sera mise en œuvre par une haie basse.

Fonctionnalités urbaines (circulation, stationnement, modes doux)

Cette implantation est envisagée depuis le carrefour rue Saint-Sébastien – rue Adrienne Bolland jusqu'à la sortie du Clos Saint-Germain. Le tramway s'insère en pied de talus ferroviaire sur une plateforme végétalisée. L'emprise de la voirie est augmentée à 6m contre 4,14m actuellement, et sera placée en zone 30 (mixité voiture / cycle).

Les places de stationnement existantes (57) sont supprimées et en partie resituées (27) en entrée de la rue Adrienne Bolland et dans le Clos Saint-Germain.

A noter que la circulation est maintenue à double sens.

Impact urbain/paysager

Le long de la rue Adrienne Bolland, la plateforme tramway est végétalisée et séparée de la voirie par une haie basse permettant un aménagement paysager de qualité. Une attention particulière a été portée sur la qualité visuelle pour rendre l'espace public le plus agréable. L'insertion au niveau de la rue et non en hauteur permet de préserver une certaine discrétion du projet vis-à-vis des riverains.

L'insertion du tramway quelle que soit la solution retenue nécessite toutefois des acquisitions foncières sur le talus, et au clos Saint-Germain de l'ensemble des maisons et du terrain de tennis situés le long du mur antibruit.

Cet aménagement entraîne également le dévoiement du réseau ErDF sous la voirie et impact un transformateur EDF qui devra être déplacé.



Exploitation

L'exploitation du tramway n'est pas impactée par les carrefours du secteur celui-ci se situant en bordure de talus au nord. Afin de sécuriser la circulation du tramway dans ce secteur résidentiel, la plateforme est séparée de la voirie par un îlot qui sera végétalisé par une haie basse. Malgré ces aménagements, la vitesse sur ce tronçon ne peut être optimale de par la caractéristique de l'insertion dans ce secteur.

Travaux

Dans la mesure où le talus est moins impacté par cette variante, cette solution permet un aménagement plus léger que la variante haut de talus, et sera par conséquent moins intrusif durant la phase chantier pour les riverains.

Coût

Cette solution présente un coût d'investissement raisonnable en comparaison de la variante en haut de talus.

5.8.2. Variante en haut de talus

La variante en haut de talus consiste à implanter le Tram 13 express en haut de talus, à niveau avec les voies RFN.

Fonctionnalités urbaines

Cette variante présente l'avantage de déconnecter totalement le tramway par rapport aux rues Saint-Sébastien et Adrienne Bolland. Le long de la rue Adrienne Bolland il s'avère néanmoins nécessaire de réaliser un mur de soutènement en partie basse du talus afin de restituer une emprise suffisante pour la voirie et le trottoir.

Exploitation

L'exploitation du tramway n'est pas impactée par les carrefours du secteur celui-ci se situant sur le talus. Cette position en haut de talus permet au tramway d'être totalement indépendant des usages de la voirie, et donc de circuler à une vitesse plus importante sur le secteur.

A noter que la circulation est maintenue à double sens.

On note la suppression de 57 places de stationnement avec possibilité de restituer 33 places réparties au début de la rue Adrienne Bolland et dans le Clos Saint-Germain. Les places de parking privé ne sont pas impactées par le projet.

Impact urbain/paysager

L'insertion en haut de talus nécessite d'élargir l'emprise en haut du talus et ainsi de gérer le dénivelé avec la voirie. Au droit du Clos Saint-Exupéry ce dénivelé est géré par la création d'un mur de soutènement de hauteur limitée, **au droit du Clos Saint-Germain, un talus est restitué et nécessite l'acquisition de l'ensemble des maisons et du terrain de tennis situés le long du mur antibruit, et qui sont impactés par l'insertion du projet.**

La plateforme tramway sera située en contrehaut des bâtiments existants, le talus ferroviaire sera plus près des habitations.

Le talus végétalisé sera modifié pour l'insertion du tramway, les perspectives de la rue en seront modifiées de manière significative.

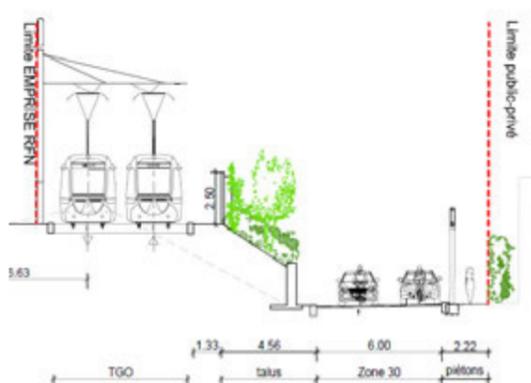
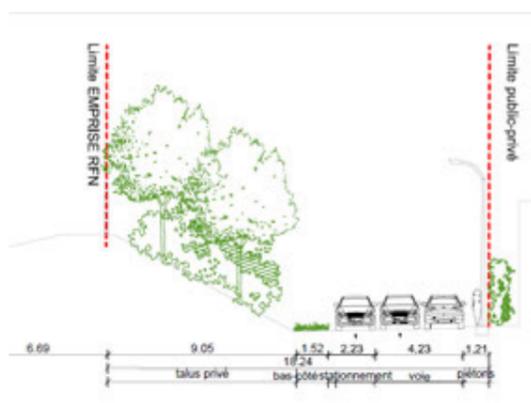


Figure 98 : Profil existant –rue Adrienne Bolland (haut) et insertion et insertion de Tram 13 express en haut de talus (bas)

Source : STIF, Edeis/Gautier+Conquet, 2016



Travaux

Cette solution entraîne un impact du talus existant avec un volume de remblais important. La gestion du dénivelé doit être faite par le biais d'un ouvrage de soutènement important. Ces travaux sont de plus grande ampleur que ceux de la variante bas de talus.

Par ailleurs, l'insertion du Tram 13 express longe les voies du RER A et de la ligne SNCF Paris – Le Havre et vient modifier leur talus. Cette interface avec les voies ferrées représente une contrainte majeure en phase travaux et peut générer des perturbations sur les circulations des lignes exploitées (RER A, Ligne J, future RER E) en plus de contraintes fortes pour le planning du Tram 13 express.

Coût

Cette solution présente un coût plus élevé que la variante en bas de talus.

5.8.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Bas de talus	Haut de talus
Fonctionnalités urbaines (circulation/modes doux)		
Fonctionnalités urbaines (stationnement)		
Impact urbain et paysager		
Exploitation		
Travaux		
Coût		

La solution retenue est l'insertion en bas de talus, moins impactant sur le cadre de vie des riverains, et moins contraignante en termes d'interface avec les voies ferrées exploitées.

Le choix de la solution d'insertion s'est faite dans un objectif de réduire les impacts sur l'existant (fonctionnalités actuelles, urbain, paysager,...) tout en créant un aménagement qualitatif et favorable à l'exploitation du Tram 13 express. Le choix de la solution retenue a fait l'objet d'une concertation importante avec les acteurs locaux (Ville de Poissy, Communauté urbaine GPS&O,...) et avec les riverains du secteur dans le cadre de diverses réunions publiques.

5.9. Franchissement du Groupe V du réseau Saint-Lazare

Au bout de la rue Adrienne Bolland le Tram 13 express s'insère à nouveau dans la Forêt de Saint-Germain-en-Laye. Il s'élève pour se raccorder à la Grande Ceinture et franchir les voies de la ligne Paris – Le Havre (groupe V).

Ce secteur est sensible du point de vue de la préservation de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Deux options sont considérées pour ce franchissement :

- la réutilisation de la Grande Ceinture existante en voie unique ;
- l'insertion sur un ouvrage parallèle à la Grande ceinture en voie double.

Les deux solutions nécessitent une rampe importante depuis la sortie du Clos Saint-Germain, ce qui implique la création de talus importants et donc de volumes de remblais non négligeables.

Figure 103 : Coupe de principe applicable aux deux tracés (dimensions appliquées ci-dessous à la réutilisation de la Grande Ceinture)

Source : STIF, Edeis / Gautier + Conquet, 2016

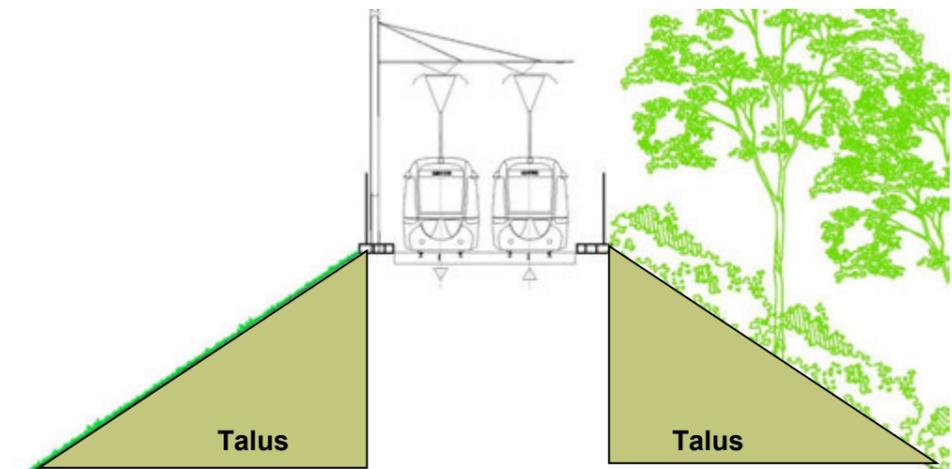


Figure 101 : Photos de l'ouvrage actuel

Source : STIF, Edeis/Gautier + Conquet, 2016

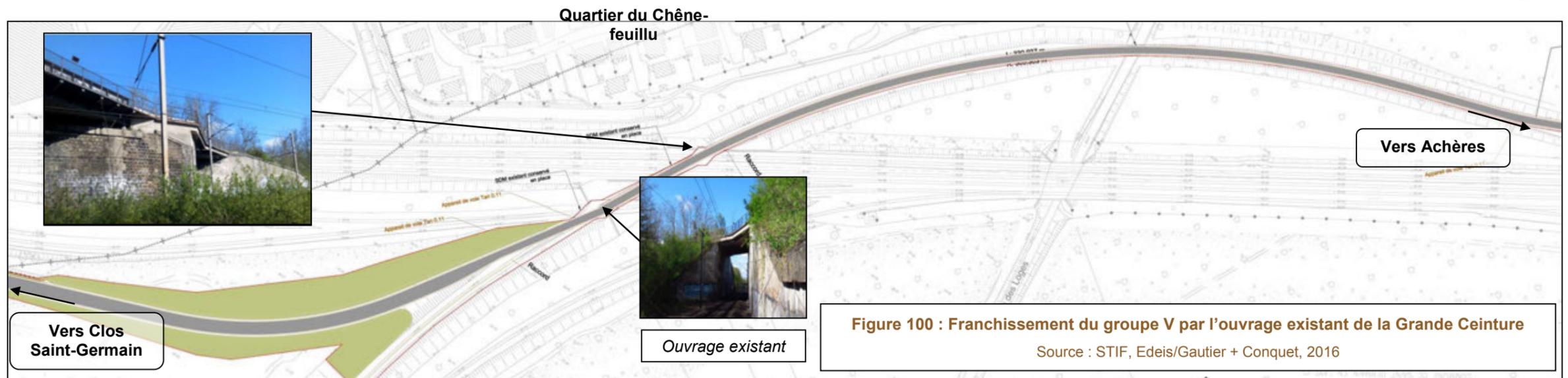


Figure 100 : Franchissement du groupe V par l'ouvrage existant de la Grande Ceinture

Source : STIF, Edeis/Gautier + Conquet, 2016

Figure 102 : Exemple de Pont Bow String

Source : <http://www.lgv-est.com>

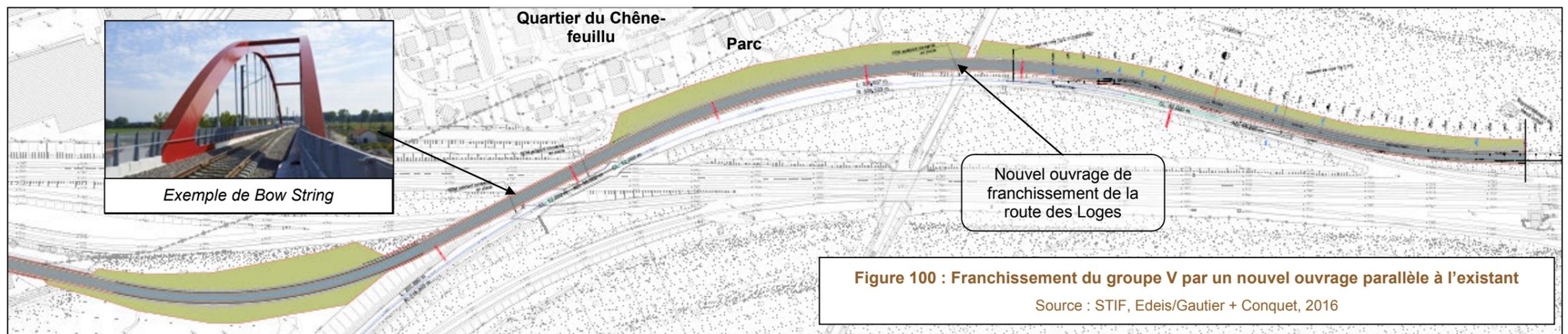


Figure 100 : Franchissement du groupe V par un nouvel ouvrage parallèle à l'existant

Source : STIF, Edeis/Gautier + Conquet, 2016

5.9.1. Franchissement du groupe V via les ouvrages existants de la GC en voie unique

La réutilisation de la Grande Ceinture (Réseau Ferré National) en mode tramway et avec une alimentation 750 V CC déroge aux mesures conservatoires imposées par l'Etat pour la réutilisation de la Grande Ceinture dans le cadre du projet Tram 13 express. La DRIEA a émis un avis favorable à cette dérogation, sous réserve d'équiper la voie de supports caténaux aptes à recevoir ultérieurement une alimentation électrique de 25 kV CA.

L'analyse par thématique de cette solution est présentée ci-dessous.

Impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye

Bien que les emprises soient disposées de sorte que l'impact sur la forêt soit le plus restreint, cet ouvrage nécessitera, pour la création de la rampe de raccordement, un défrichage dont l'impact sur la forêt est d'environ 1 ha.

Impact sur les fonctionnalités

Cet aménagement est susceptible d'avoir un impact sur un réseau de fibre optique longeant la Grande Ceinture, qui devra potentiellement être dévié.

Exploitation

La réutilisation permet une circulation en site propre protégé mais en voie unique, ce qui sous-entend la mise en place d'un système d'alternance pour éviter que deux tramways parviennent sur le site de manière simultanée.

Par ailleurs, cette solution réduit la capacité disponible pour une éventuelle réouverture ultérieure de la Grande Ceinture aux autres convois que tram-train (type fret, militaire ou autres) puisqu'elle vise une adaptation de l'alimentation pour le mode tramway (750 V CC au lieu de 25 kV CA en mode train).

Travaux

L'interface avec le RFN exploité (RER A, Ligne J, futur RER E) est réduite si une éventuelle rénovation des ouvrages de la GC s'avère nécessaire.

Coût

Les coûts des travaux sont significativement moins élevés que la construction d'un nouvel ouvrage d'art.

5.9.2. Franchissement du groupe V via un ouvrage neuf parallèle à la GC en voie double

Cette solution d'insertion a été retenue au stade DOCP dans le cas où la réutilisation de la Grande Ceinture en mode tramway ne soit pas possible.

L'analyse par thématique de cette solution est présentée ci-dessous.

Impact sur la forêt de Saint-Germain

Cet ouvrage nécessitera, pour la création de la rampe de raccordement, un défrichage dont l'impact sur la forêt est d'environ 1,5 ha.

L'impact est plus conséquent que pour l'ouvrage précédent dans la mesure où il nécessite également la création d'une rampe de l'autre côté du franchissement puis la construction d'un nouvel ouvrage au-dessus de la route des Loges.

Impact sur les fonctionnalités

Les talus de la rampe du nouvel ouvrage ont un impact majeur sur le parc situé entre la Grande Ceinture et le quartier du Chêne Feuillu à Achères.

Exploitation

La création d'un nouvel ouvrage avec une voie double permet une bonne exploitation de la ligne sans interruption ou risque de croisement des rames.

Travaux

Cette solution présente une interface majeure avec le RFN exploité (RER A, Ligne J, futur RER E) pour la création du nouvel ouvrage de franchissement des voies de la ligne Paris – Le Havre (Groupe V). Il pourrait être envisagé de travailler de nuit, de modifier les plages horaires de circulation ou de stopper complètement certains tronçons exploités afin de mener à bien les travaux. Ces contraintes d'interfaces avec le RFN exploité peuvent impacter le planning du Tram 13 express.

Coût

Cette solution présente un coût d'investissement significativement plus élevé qu'une simple reprise d'ouvrage existant. Elle nécessite par ailleurs la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la route des Loges qui n'est pas nécessaire dans le cas de la solution avec réutilisation des ouvrages existants de la Grande Ceinture.

5.9.3. Synthèse de l'analyse

Variante	Insertion sur la Grande Ceinture	Insertion sur un ouvrage parallèle
Impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye		
Fonctionnalités existantes		
Exploitation		
Travaux		
Coût		

La solution retenue est **le franchissement du groupe V via les ouvrages existants de la Grande Ceinture en voie unique**. Cette solution permet de s'affranchir des contraintes de création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées exploitées et du coût d'un tel ouvrage mais entraîne des contraintes en termes d'exploitation. Elle permet également une réduction de l'impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye et minimise donc la consommation d'espace pour l'insertion du projet. La viabilité de cette solution est avérée par l'avis favorable de la DRIEA pour la réutilisation de la Grande Ceinture en mode tramway (750 V CC) dans ce secteur.

5.10. Variantes d'implantation de la station terminus Achères Ville RER

L'implantation du terminus à Achères Ville RER a pour objectifs d'assurer une **bonne correspondance avec le pôle de transport constitué de la gare ferroviaire (RER A, Transilien ligne L), la gare routière (diverses lignes de bus), et le parc-relais**, tout en assurant une bonne desserte du quartier existant et en développement, et en tenant compte des contraintes locales du type ouvrages ferroviaires ou cimetière, et de l'aspect urbain et paysager du site. **La perspective du prolongement ultérieur du Tram 13 express vers Cergy doit également être considérée.**

Le positionnement de la station terminus « Achères Ville RER » a été envisagé selon deux grandes familles de scénarios (comportant 2 sous-variantes chacune).

- station à l'Ouest des voies ferrées, avec deux variantes de positionnement de la station (variantes A1 et A2) ;
- station à l'Est des voies ferrées avec deux sous-variantes pour l'ouvrage de franchissement des voies ferrées (variantes B1 et B2).



Figure 104 : Variantes de positionnement de la station d'Achères Ville à l'ouest ou à l'est des voies ferrées

Source : STIF, 2013

5.10.1. Scénario A : station à l'Ouest des voies ferrées

Ce scénario propose l'arrivée du tram-train à l'Ouest des voies ferrées existantes permettant une correspondance directe entre la station tram-train, la gare RER et le pôle bus.

Dans le cas du prolongement de la TGO au Nord en direction de Cergy, deux impacts majeurs seront à prendre en compte :

- la construction du collège immédiatement au Nord de la gare RER ;
- l'impact du prolongement des voies du tram-train soit à travers la gare RER, soit sur la voirie, ce qui implique de concevoir une nouvelle organisation du pôle d'échanges (à l'horizon du prolongement vers Cergy).

Deux variantes de positionnement de la station sont envisagées :

- Variante A1 : Implantation de la station terminus au droit de la gare RER ;
- Variante A2 : Implantation de la station terminus avant la traversée de l'avenue de Conflans.

A noter que ce scénario (pour les deux variantes) est totalement indépendant du projet de raccordement ferré de Port Seine Métropole (PSM), mais que son prolongement vers Cergy est problématique vis-à-vis de l'insertion urbaine et du raccordement ferré de PSM.

a. **Variante A1 : Implantation de la station terminus au droit de la gare RER**

Cette variante propose l'implantation de la station terminus au droit de la gare RER, ce qui permet de faciliter l'intermodalité.

Une station à quais latéraux ou quai central peut être implantée (cf. schémas ci-après).



Figure 105 : Variante A1 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quais latéraux

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Cette solution oblige à la reprise du carrefour avenue de Conflans / mail de la Gare. En effet, l'implantation de la plateforme le long des voies ferrées ne permet pas de conserver une distance de sécurité pour les automobilistes entre l'entrée du giratoire et la plateforme du tram-train.

Il est proposé de reprendre la conception du carrefour en le traitant en simple carrefour, afin de ne pas reprendre l'ensemble des voiries, reprise obligatoire en cas de déplacement du giratoire.

Les arrêts bus au droit de la gare seront supprimés pour permettre le positionnement des quais de la station tram-train. Si nécessaire ils pourront être rétablis avenue de Conflans en amont du carrefour.

Les longueurs des correspondances sont les suivantes (depuis l'axe des quais de la TGO) : TGO – RER/Transilien 50 m ; TGO – Bus 120 m ; TGO – Parc relais : 150 m.



Figure 106 : Variante A1 bis - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quai central

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER sont très bons, il en est de même avec les bus. Ils sont moins bons avec le parc-relais car l'emplacement du terminus nécessite de traverser la gare RER.

Le confort des cheminements est bon.

Desserte du quartier

La desserte du quartier à l'Ouest des voies ferrées est bien assurée.

Concernant le quartier Est en cours de développement il est nécessaire de traverser la gare RER pour atteindre la station TGO, de la même façon que pour atteindre le pôle bus.

Importance des travaux

Les travaux ne présentent aucune contrainte particulière, avec la réalisation d'une station terminus, de la plateforme et des réaménagements de surface.

Impact sur les fonctionnalités actuelles

Cette variante présente des impacts sur la gare bus et sur le carrefour giratoire, proposé en carrefour classique car son déplacement serait trop important pour respecter les règles de sécurité.

Ce scénario est indépendant du projet Paris Seine Métropole (PSM).

Prolongement futur (vers Cergy)

Ce scénario est **problématique en vue d'un prolongement futur** vers le Nord (en direction de Cergy). Il impose en effet d'une part de démolir en partie le bâtiment voyageurs et d'autre part d'insérer la plateforme le long des voies en empiétant sur le domaine du collège en construction et sur les emprises des voies ferrées circulées.

Par ailleurs, il est en conflit avec le projet de raccordement ferré de PSM.

A noter la possibilité d'abandonner la station pour reprendre un tracé côté Est des voies ferrées lors du futur prolongement.

Coûts des travaux

Le coût de la variante A1 est estimé à 2,5 M€ H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

b. **Variante A2 : Implantation de la station terminus avant la traversée de l'avenue de Conflans**

Cette variante propose l'implantation de la station terminus avant la traversée de l'avenue de Conflans.

La correspondance entre la gare RER, la gare bus et la station tram-train est plus longue.

Cette solution permet de très peu impacter les aménagements existants autour de la gare. Elle nécessite uniquement une reprise minimale de la voirie au droit de la station tram-train sur l'avenue de Conflans. Il n'apparaît pas nécessaire de retraiter les cheminements piétons.

Les longueurs des correspondances sont les suivantes (depuis l'axe des quais de la TGO) : TGO – RER/Transilien : 170 m ; TGO – bus 110 à 240 m ; TGO – parc relais : 260 m.



Figure 107 : Variante A2 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, avant le carrefour

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER/Transilien sont moins bons que pour les autres variantes. Ils impliquent de parcourir une distance d'environ 100 mètres comprenant une traversée de voirie.

Il en est de même avec les bus.

Le parc-relais apparaît éloigné de la station avec un cheminement peu attractif.

Desserte du quartier

La station est moins lisible pour les deux quartiers, Ouest et Est par rapport aux autres variantes.

Importance des travaux

Les travaux ne présentent aucune contrainte particulière, avec la réalisation d'une station terminus, de la plateforme et des réaménagements de surface.

Les travaux sont similaires à ceux de la variante A1, avec une économie de longueur (environ 100 mètres) pour la plateforme et des réaménagements de surface très réduits.

Impacts sur les fonctionnalités actuelles

Les impacts sont quasiment nuls. Ce scénario est par ailleurs indépendant du projet Paris Seine Métropole (PSM).

Prolongement futur (vers Cergy)

Ce scénario est problématique en vue d'un prolongement futur vers le Nord (Cergy), de manière similaire à la variante A1 (insertion urbaine et raccordement ferré au PSM).

Il peut cependant être envisagé de dévier les voies pour éviter le bâtiment voyageurs, avec une réimplantation de la station afin d'améliorer la correspondance, mais avec alors l'apparition de problèmes au droit du collège.

A noter la possibilité d'abandonner la station pour reprendre un tracé côté Est des voies ferrées, de façon plus naturelle lors du futur prolongement.

Coûts des travaux

Le coût de la variante A2 est estimé à 600 000 € H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

5.10.2. Scénario B : station à l'Est des voies ferrées

Ce scénario propose l'arrivée du tram-train à l'Est des voies ferrées permettant une correspondance directe entre la station tram-train, la gare RER et le parking relais.

Deux variantes de positionnement de la station sont envisagées pour l'implantation de la station à l'Est des voies :

- Variante B1 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant ;
- Variante B2 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies.

Ce scénario n'est pas indépendant du projet de raccordement ferré de Port Seine Métropole (PSM) ; sa variante maximaliste ayant une influence sur les ouvrages et la gare d'Achères Ville. Celle-ci est décrite ci-après.

Cette variante maximaliste consiste à modifier l'emplacement de l'ITE (Installation Terminale Embranchée) Ouest en la rapprochant au plus près du pont-rail de la RD30 et à créer une voie nouvelle depuis la sortie de la forêt jusqu'à proximité de l'ITE Est afin de limiter les conflits de circulations entre les trains de fret et les RER.

Pour minimiser l'impact foncier en milieu urbanisé, cette variante prévoit la création d'un mur de soutènement pour l'insertion de la voie nouvelle (côté Est) depuis la sortie de la forêt de Saint-Germain jusqu'à l'extrémité Nord des quais de la gare d'Achères-Ville. Toutes les voies nouvelles situées au Nord de la gare d'Achères-Ville seront insérées par élargissement du talus existant jusqu'à ce qu'elles atteignent le niveau du terrain naturel.

Les infrastructures ferroviaires relevant de la maîtrise d'ouvrage de RFF seront créés au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues (limite de la progression dans les terres des eaux de la crue de la Seine la plus haute connue jusqu'à présent, à savoir celle de 1910).

Ces aménagements supposent la création de deux ponts-rail pour les franchissements de l'« avenue de Conflans » et de la RD30. Le pont-route du « chemin des Basses Plaines » devra quant à lui être adapté afin de permettre l'insertion des voies nouvelles.



Figure 108 : Schéma de représentation du scénario maximaliste du projet de raccordement ferré de PSM

Le **scénario de base** d'aménagements ferroviaires consiste à modifier l'emplacement des Installations Terminales Embranchées (ITE) actuelles en les rapprochant au plus près du pont-rail de la Route Départementale 30 (RD30).

Les variantes B1 et B2 sont indépendantes de ce scénario. Une coordination sera toutefois nécessaire dans le cadre du prolongement ultérieur de la TGO vers Cergy.



Figure 109 : Schéma de représentation du scénario de base du projet de raccordement ferré de PSM

a. **Variante B1 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant**

Le tram-train traverse les voies du RER A au niveau de l'avenue de Conflans, en parallèle de l'ouvrage existant côté Nord, ce qui implique la construction d'un nouveau passage sous les voies ferrées.

Dans cette variante B1 il est prévu un nouvel ouvrage indépendant de celui existant, ouvrage qui sera donc conservé en l'état. Le terminus du tram-train sera situé à proximité de la sortie de la gare côté Est.

Cette solution nécessite la reprise du carrefour avenue de Conflans / mail de la Gare. En effet, l'implantation de la plateforme le long des voies ferrées ne permet pas de conserver une distance de sécurité pour les automobilistes entre l'entrée du giratoire et la plateforme. Il est proposé de déplacer le giratoire plus à l'Ouest, ce qui implique une reprise des aménagements de ce giratoire, qu'il est cependant possible ici de simplement déplacer.

A l'Est des voies ferrées l'existence d'un cimetière peut également rendre délicate l'insertion de la plateforme, quoique la solution proposée n'engage pas son emprise.

Les longueurs des correspondances sont les suivantes (depuis l'axe des quais de la TGO) : TGO – RER/Transilien 40 m ; TGO – bus 120 à 130 m ; TGO – parc relais 50 m.

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER et avec le parc-relais sont très bons.

En revanche pour ceux avec les bus, l'emplacement du terminus de la TGO nécessite de traverser la gare RER, ce qui est pénalisant en termes de déplacements et lisibilité.

Il conviendra de vérifier la possibilité de déplacer la gare bus côté Est des voies ferrées, ce qui ne semble pas évident en termes d'emprises et d'accessibilité.

Le confort des cheminements est bon.

Dans le cadre de ce réaménagement, l'actuelle piste cyclable ne peut pas être restituée.

Importance des travaux

Les travaux sont plus importants que pour le scénario A (variantes A1 et A2) nécessitant un allongement de la plateforme de l'ordre de 80 mètres, une reprise du carrefour et surtout la création d'un passage inférieur sous les voies ferrées, avec sans doute mise en place de tabliers auxiliaires pour maintenir la circulation des trains (travaux sous exploitation).

Prolongement futur (vers Cergy)

Dans ce scénario le prolongement vers le Nord (Cergy) se fait naturellement par l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzi).



Figure 110 : Variante B1 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Desserte du quartier

Ce scénario permet une meilleure desserte du pôle de transport vers le quartier Est en développement.

Il nécessite peut-être d'élargir le franchissement des voies ferrées par la gare RER.

Impact sur les fonctionnalités actuelles

Ce scénario a un impact fort sur l'avenue de Conflans dont la largeur entre façades est relativement limitée. Le carrefour giratoire doit être décalé au nord pour respecter les règles de sécurité.

Ce scénario doit être coordonné avec le projet Port Seine Métropole (PSM), si la variante maximaliste du raccordement ferré au PSM était retenue.

La plateforme étant positionnée en site axial après la station terminus, l'accès au parc-relais se fera en sens unique depuis le rond-point au Nord de l'avenue de Conflans. La sortie du parc-relais se fera quant à elle avec un franchissement de la plateforme de tram-train, et sera gérée par un système de feux installé au niveau de cette intersection.

Coûts des travaux

Le coût de la variante B1 est estimé à 12 M€ H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

Cette variante B1 présente donc un coût supplémentaire notable par rapport aux variantes A1 et A2 du fait du passage sous les voies ferrées, environ 10 M€ H.T. par rapport aux variantes 1, sans tenir compte des frais SNCF du type ralentissements ou sécurité du chantier.

b. Variante B2 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies

Cette variante propose de profiter des travaux de la TGO pour reconfigurer le passage routier existant en créant un seul ouvrage plus large pour y inscrire la TGO, deux voies de circulation et un trottoir côté Sud. La mise à double sens de l'avenue de Conflans est justifiée par le développement de l'urbanisme à l'ouest des voies ferrées et par l'implantation récente d'un parking de grande capacité côté est de la gare, le parking ouest ayant été supprimé pour être remplacé par un collège en cours de construction. Les travaux de construction du pont-rail au-dessus du tram-train permettent d'en profiter pour réaliser en simultané l'élargissement de la voirie au passage sous la plateforme ferroviaire.

Cette solution oblige à la reprise du carrefour avenue de Conflans / mail de la Gare. En effet, l'implantation de la plateforme le long des voies ferrées ne permet pas de conserver une distance de sécurité pour les automobilistes entre l'entrée du giratoire et la plateforme.

Il est proposé de reprendre la conception du carrefour en le traitant en simple carrefour, afin de ne pas reprendre l'ensemble des voiries, reprise importante obligatoire en cas de déplacement du giratoire.

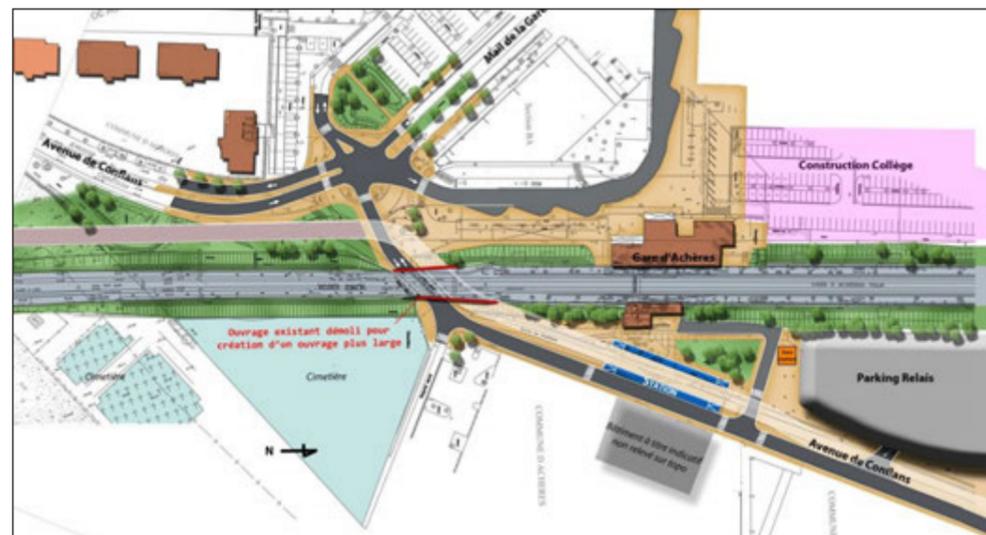


Figure 111 : Variante B2 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Les longueurs de correspondances (depuis l'axe des quais de la TGO) sont identiques à celles de la variante B1 : TGO – RER/Transilien 40 m ; TGO – bus 120 à 130 m ; TGO – parc relais 50 m.

A noter qu'une solution plus facile à réaliser, consistant à conserver l'ouvrage existant et à créer un nouvel ouvrage plus large pour y inscrire la seconde voie VP, apparaît difficile à implanter, les caractéristiques géométriques du tram-train étant déjà contraintes.

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER et avec le parc-relais sont très bons.

En revanche pour ceux avec les bus, l'emplacement du terminus de la TGO nécessite de traverser la gare RER, ce qui est pénalisant en termes de déplacements et lisibilité.

Il conviendra de vérifier la possibilité de déplacer la gare bus côté Est des voies ferrées, ce qui ne semble pas évident en termes d'emprises et d'accessibilité.

Le confort des cheminements est bon.

Dans le cadre de ce réaménagement, l'actuelle piste cyclable ne peut pas être restituée.

Desserte du quartier

Ce scénario permet d'ouvrir un peu mieux le pôle transport vers le quartier Est en développement.

Il nécessite peut-être d'élargir le franchissement des voies ferrées par la gare RER.

Par ailleurs, les liaisons VP (Voitures Particulières) sont améliorées par le double sens de circulation dans l'ouvrage, en particulier pour la desserte de la Petite Arche en cours de développement (projet porté par la ville d'Achères).

Importance des travaux

Les travaux sont encore plus importants que pour la variante B1, nécessitant comme précédemment pour la variante B1 un allongement de la plateforme de l'ordre de 80 mètres, une reprise du carrefour et surtout l'élargissement du passage inférieur existant sous les voies ferrées, avec sans doute une démolition du tablier et des appuis existants, avec mise en place de tabliers auxiliaires en plusieurs phases pour maintenir la circulation des trains (travaux sous exploitation).

Impacts sur les fonctionnalités actuelles

Ce scénario a un impact fort sur l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy) dont la largeur entre façades est relativement limitée. Il présente également des impacts sur le carrefour giratoire, proposé en carrefour classique car son déplacement serait trop important pour respecter les règles de sécurité.

Ce scénario n'est pas indépendant du projet Port Seine Métropole dans sa variante maximaliste qui touche les ouvrages et la gare d'Achères Ville. A priori il conviendra d'élargir le nouveau pont-rail afin de pouvoir placer la troisième voie, si celle-ci est décidée.

Ce scénario doit être coordonné avec le projet PSM, si la variante maximaliste du raccordement ferré au PSM était retenue.

La position de garage de rames étant située après la sortie du parc-relais et en amont de la route d'accès, cette organisation permet conserver les accès (entrée/sortie) existants du parc-relais, et d'éviter qu'une rame de tram-train ne stationne devant la sortie du parc-relais et n'en limite la sortie. Un système de feux sera installé au niveau de la sortie du parc-relais pour gérer les circulations (voitures/tram) afin de permettre aux rames de tram-train d'accéder à leur position de garage ou d'en revenir.

Prolongement futur (vers Cergy)

Dans ce scénario le prolongement vers le Nord (Cergy) se fait naturellement par l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy).

Coûts des travaux

Le coût de la variante B2 est estimé à 22,6 M€ H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

Cette variante B2 présente donc un coût supplémentaire important par rapport aux autres variantes du fait du passage sous les voies ferrées, de l'ordre de 20 M€ H.T. par rapport aux variantes A1 et A2, sans tenir compte des frais SNCF du type ralentissements ou sécurité du chantier.

5.10.3. Choix de la variante B2

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Scénario A Insertion à l'Ouest		Scénario B Insertion à l'Est	
	Var. A1 Ouest Gare	Var. A2 Ouest en amont	Var. B1 Est avec ouvrage indépendant	Var. B2 Est avec ouvrage commun
Aspects fonctionnels				
Desserte quartiers				
Importance des travaux				
Impacts sur les fonctionnalités actuelles				
Prolongement Cergy				
Coût				

* Coûts estimés niveau Schéma de Principe à plus ou moins 10% aux conditions économiques de janvier 2013 – hors impact forêt, hors acquisitions foncières, et hors frais SNCF/RFF (ralentissements, sécurité du chantier, ...)

Tableau 10 : Analyse multicritère des variantes de positionnement du terminus d'Achères Ville

Le **scénario A1** est très intéressant en termes fonctionnel et économique. Il peut éventuellement être prévu comme provisoire si à terme, à plus ou moins longue échéance, un prolongement à Cergy est envisagé par l'Est. Ce scénario peut être amélioré par un réaménagement architectural du passage sous les voies ferrées à travers la gare.

Le **scénario A2**, côté Ouest de la gare RER et au Sud du carrefour ne peut être considéré que comme provisoire dans l'optique d'un prolongement ultérieur vers Cergy-Pontoise. Cependant n'étant pas optimum il présente de tels inconvénients pour les voyageurs pour les correspondances RER/Transilien/Bus/P+R, il ne semble pas envisageable de le mettre en place pour une durée trop importante.

Les **scénarios B1 et B2** présentent l'inconvénient majeur de nécessiter des travaux délicats et onéreux sans améliorer notablement les échanges pour les voyageurs. A noter que le scénario B2 améliorera cependant la circulation routière pour la desserte interquartiers et pour les accès (entrée/sortie) du nouveau parking relais de 600 places. Les conditions de circulation pour les piétons sous l'ouvrage seront également améliorées.

Les variantes B1 et B2 devront également être accompagnées par un réaménagement architectural du passage sous les voies ferrées à travers la gare.

Ces variantes apparaissent également difficiles à insérer dans le site tel qu'il vient d'être aménagé avec une avenue de Conflans étroite (rue Camille Jenatzy). Ils ont en outre des impacts éventuels sur le projet de Port Seine Métropole en ce qui concerne le raccordement du réseau ferré portuaire (RFP) projeté.

Les maîtres d'ouvrage ont choisi de présenter à l'enquête publique la solution B2 malgré son coût car elle permet de préserver l'avenir (prolongement au Nord vers Cergy) et d'accompagner le projet de développement de la commune d'Achères. Cette solution est également satisfaisante pour les correspondances entre la TGO et le RER A et la ligne L du réseau Transilien ainsi que le parking-relais autour du pôle multimodal d'Achères Ville.

La concertation a par ailleurs montré une préférence du public pour une insertion de la station Achères-Ville à l'est des voies, afin de faciliter un prolongement ultérieur vers Cergy, ce qui a permis de conforter ce choix.

Nota : L'aménagement du carrefour Avenue de Conflans / Mail de la gare à l'Ouest des voies circulées par le RER A et la ligne L sera affiné, en lien avec la commune, dans le cadre des études ultérieures (Avant-projet et études de sécurité).

6. DESCRIPTION DE L'INSERTION ET DES AMENAGEMENTS DU TRAM 13 EXPRESS PHASE 2

Projet Tram 13 express	
	Stations Tram 13 express
	Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
	Tram 13 express - Phase 1
	Tram 13 express - Phase 2 - Voie double
	Tram 13 express - Phase 2 - Voie simple
	Pont rail / saut de mouton
	Pont route
	Autre ouvrage
	PN XXX
	Passage à niveau
Transports en commun (réseau ferré)	
	Gare
	Voie

La présentation de l'insertion du projet est établie en fonction des séquences présentées dans le paragraphe 2 caractéristiques générale du projet Tram 13 express Phase 2. La présentation s'effectue du nord au sud depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville RER.

6.1. Séquence RFN : de Saint-Germain GC à la sortie du golf

De la station de Saint-Germain GC à la sortie du golf, le tram-train emprunte les voies actuelles du Réseau Ferré National (RFN) de la Grande Ceinture sur une distance d'environ 2900 mètres en traversant notamment le golf de Saint-Germain-en-Laye sur environ 1200 mètres. Cette section du tracé n'est pas modifiée dans le cadre de la variante de tracé par Poissy.

Cette séquence est marquée par plusieurs enjeux :

- **Traversée de la forêt de Saint-Germain-en-Laye :**

Sur l'ensemble de la séquence, les emprises de la Grande Ceinture (GC) sont bordées par la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. **Le secteur de la route de la mare aux Bœufs est marqué par une continuité écologique à préserver et inscrite au SDRIF et au SRCE.**

- **Traversée du golf de Saint-Germain-en-Laye :**

Implantée depuis 1920 sur 74 ha en forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, alors que les trains circulaient encore sur la GC, le golf de Saint-Germain-en-Laye compte deux parcours, un parcours de 18 trous de 6122 mètres et un parcours de 9 trous de 2030 mètres, dessinés tous les deux par l'architecte anglais H.S. Colt. Il accueille aujourd'hui de nombreuses compétitions dont l'Open de France et compte actuellement environ 1000 membres.

Le golf est traversé sur environ 1200 mètres par la GC bordée de rangées de hauts arbres d'épaisseur variable.

Les golfeurs franchissent actuellement à pied les emprises de la GC non-ouverte aux circulations commerciales par trois passages à niveau privés (PN 10.2 ; 10.4 et 10.5). Les deux parcours du golf (de 9 et 18 trous) nécessitent plusieurs traversées de la GC (le PN 10.5 est par exemple emprunté quatre fois par les golfeurs réalisant le parcours de 18 trous).

Les engins d'entretien du golf (tracteurs, tondeuses massives) empruntent le PN 10.5. Les voiturettes ne sont pas utilisées sur le golf à l'exception du personnel autorisé (directeur, greenkeeper ...) qui emprunte aujourd'hui occasionnellement les trois PN.

Une clôture électrifiée court autour du golf pour limiter la pénétration de sangliers sur le terrain, ceux-ci parvenant néanmoins à entrer dans le domaine du golf soit par la GC, soit par l'entrée principale.

Du nord au sud, la GC est en-dessous du niveau du golf, avec une différence de niveau passant d'environ 5 mètres (au nord) à 1 mètre (au centre) puis à 3 mètres (au sud).

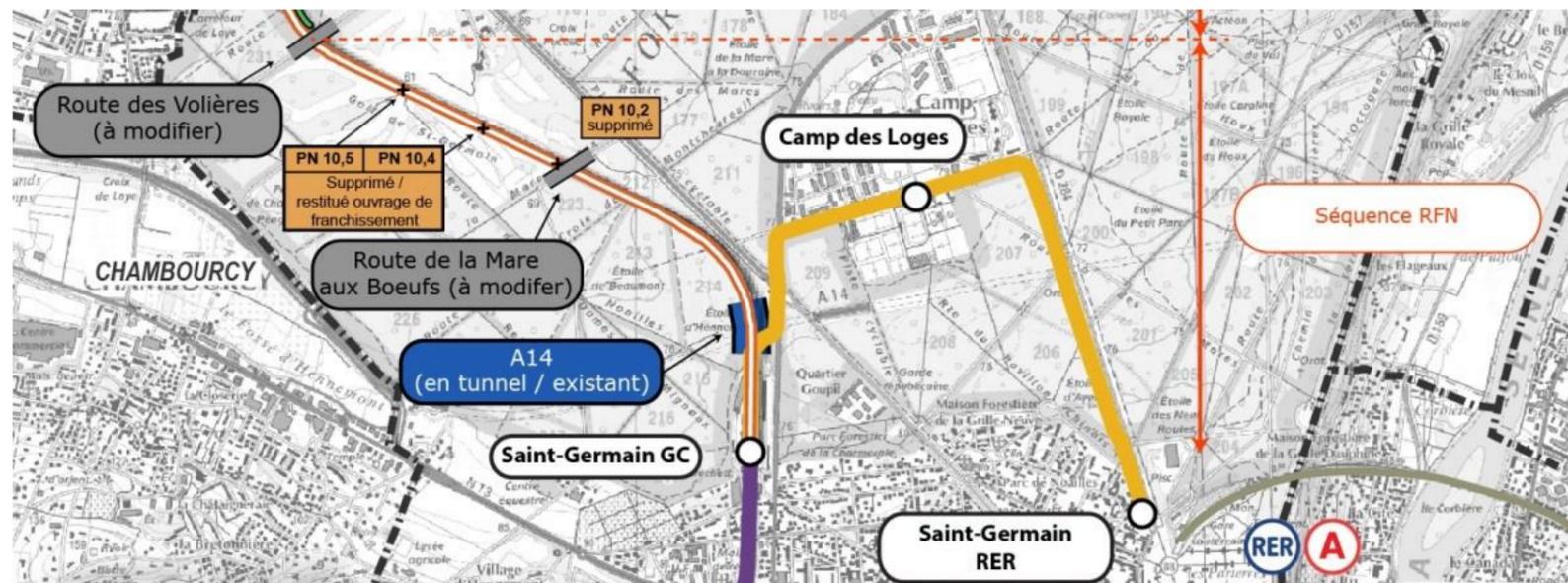


Figure 112 : Tracé du Tram 13 express Phase 2 entre Saint-Germain GC et Poissy

Source : STIF, Edeis, 2016

Le golf est un site à forte sensibilité, et des mesures devront être prises afin de minimiser les nuisances générées par la réouverture de la ligne, sécuriser le franchissement de la voie par les golfeurs et protéger les trains des balles de golf.

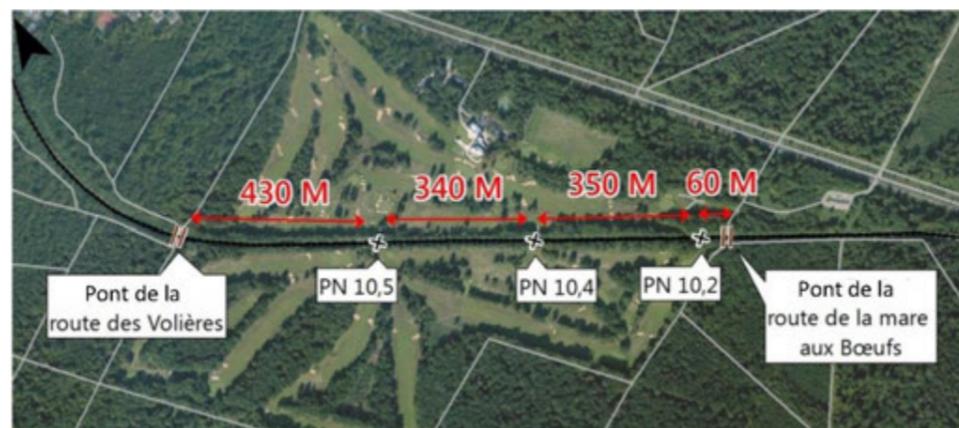


Figure 113 : Franchissements des voies de la Grande Ceinture dans le Golf de Saint-Germain-en-Laye

Source : STIF, 2013

Les principes généraux d'insertion du tram-train sur cette séquence sont illustrés sur les profils ci-dessous.

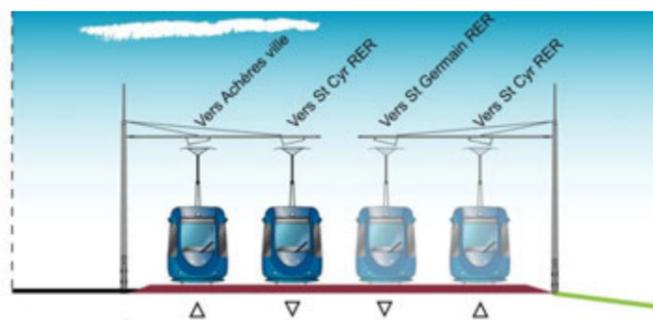


Figure 114 : Principe d'insertion sur le RFN – au sud au niveau de Saint-Germain-GC

Source : STIF, Egis Rail, 2013

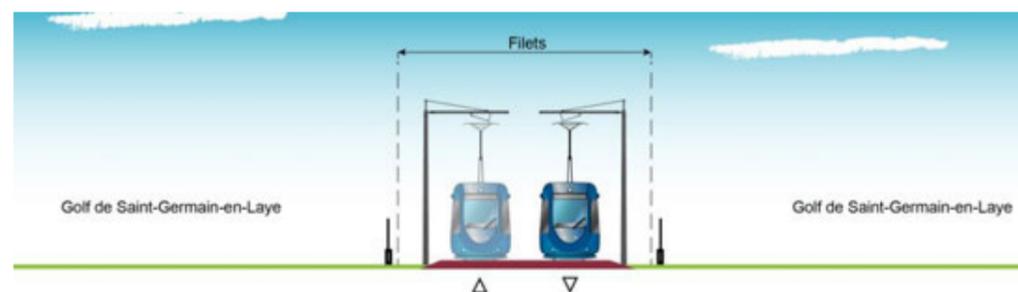


Figure 115 : Principe d'insertion sur le RFN – dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye au niveau de la traversée du golf de Saint-Germain-en-Laye

Source : STIF, Egis Rail, 2013

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la reprise partielle du terrassement lorsque la plate-forme est détériorée ;
- l'abaissement de 30 centimètres du profil de la voie au niveau de la passerelle de la Mare aux Bœufs, nécessitant une reprise de la plateforme sur environ 50 mètres ;
- le renouvellement des voies ;
- la mise en œuvre d'une signalisation moderne : Block Automatique Lumineux (BAL) ;
- l'électrification (25 kV) ;
- la suppression des trois passages à niveau dans le golf de Saint Germain-en-Laye.

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

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

6.2. Séquence débranchement du RFN au sud de Poissy

Après le passage du golf de Saint-Germain-en-Laye et de la route des Volières, le tracé se débranche du RFN en vue de s'insérer sur voirie urbaine à Poissy. Cette section d'une longueur d'environ 800 mètres comporte diverses sections techniques permettant d'assurer le passage du « mode train » au « mode tramway », et de passer du niveau des voies ferrées de la GC au niveau de la rue.

6.2.1. Caractéristiques principales

La séquence de débranchement du RFN est comprise entre la sortie du golf de Saint-Germain-en-Laye et l'avenue F. Lefebvre à Poissy. Elle comporte les sections techniques suivantes :

- La **zone de débranchement / raccordement à la GC** située à proximité de la route des Volières et longue d'environ 210 mètres ;
- La **zone de transition électrique et d'exploitation** d'une longueur d'environ 285 mètres, et assurant le passage d'une alimentation électrique et exploitation ferroviaire (25 kV CA, conduite à gauche et sur signaux) sur le RFN à une alimentation électrique et exploitation de type tramway (750 V CC, conduite à droite et à vue) en milieu urbain ;
- La **rampe de raccordement** entre le niveau RFN et le niveau de la rue d'une longueur d'environ 220 mètres et insérée au plus près des voies de la GC entre la limite communale et l'avenue F. Lefebvre.

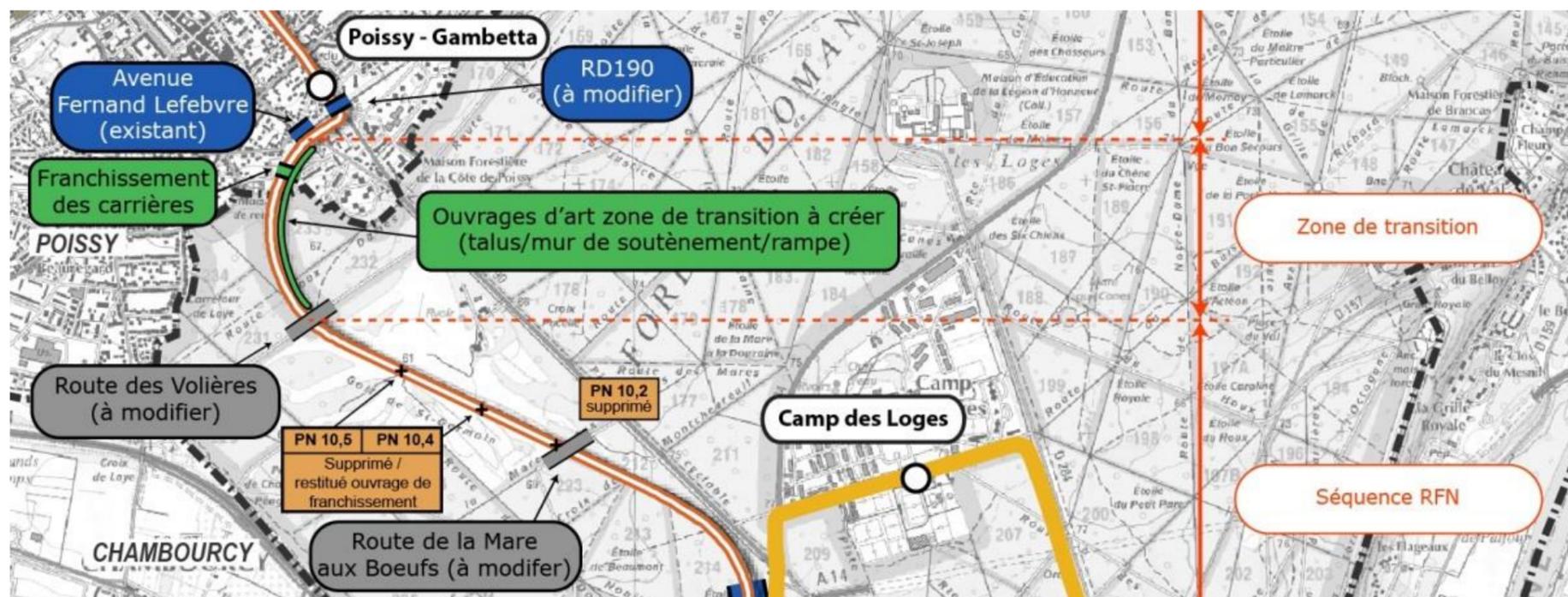
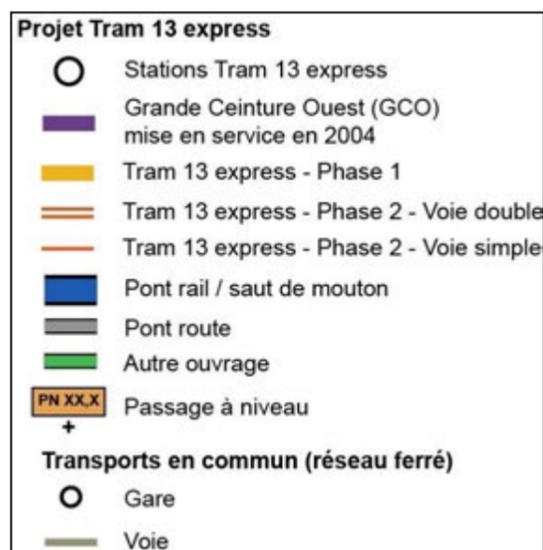


Figure 116 : Localisation de la zone de transition

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

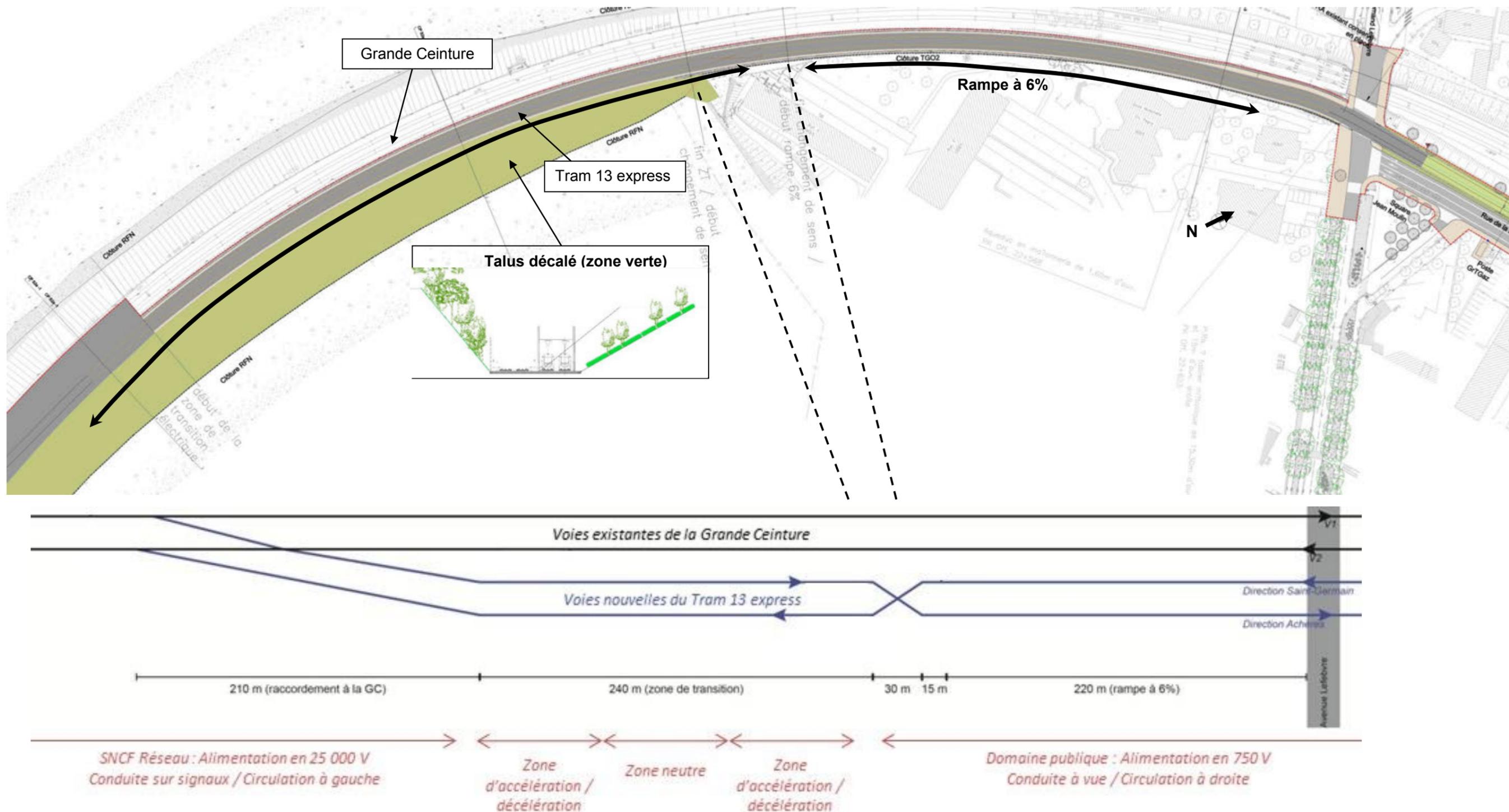


Figure 117 : Principe d'insertion et de fonctionnement du Tram 13 express Phase 2 au niveau de la zone de débranchement du RFN au sud de Poissy

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

➤ **Poste de commandes centralisées/à distance (PCC/PCD)**

Installation technique d'un réseau de chemin de fer ou de transports en commun, ayant pour objectif d'assurer la marche des trains, la régulation du trafic, mais aussi l'assistance aux conducteurs ou la régulation de l'énergie de traction sur un réseau ferré.

➤ **Terrestrial Trunked Radio (TETRA)**

Système de radio numérique mobile professionnel, spécialement conçu pour des services officiels tels que services de secours, forces de polices, ambulances et pompiers, services de transport public et pour l'armée.

La **zone de transition** est à double voies, chaque voie étant dédiée à un seul sens de circulation. La zone de transition permet globalement d'effectuer :

- La transition de propriété foncière ;
- La transition d'exploitation ;
- La transition de signalisation et de mode d'exploitation ;
- La transition électrique.

La **transition de propriété** correspond au passage du domaine ferroviaire (RFN) au domaine tramway.

La **transition d'exploitation** correspond au passage d'une zone commandée par SNCF Réseau depuis le PCD ferroviaire à celle commandée depuis le PCC urbain tous deux situés dans les locaux créés à Versailles-Matelots dans le cadre du Tram 13 express Phase 1. La communication entre le sol et le tram-train est assurée via le réseau radio TETRA sur l'ensemble de la ligne.

La **transition de signalisation et de mode d'exploitation** correspond au point à partir duquel le mode d'exploitation change :

- le sens de circulation est modifié, d'une conduite à gauche sur le RFN à une conduite à droite en urbain, un aiguillage permettant ce changement de sens ;
- le système de signalisation change passant d'une signalisation type RFN à une signalisation urbaine avec conduite à vue.

La **transition électrique** est composée :

- d'une zone neutre par voie permettant le passage d'une section alimentée en 25 kV CA (RFN) à une section alimentée en 750 V CC (urbain) que le tram-train doit pouvoir franchir sur l'erre (vitesse résiduelle sans propulsion) ;
- d'une zone d'accélération par voie permettant d'avoir une vitesse suffisante pour le franchissement de la zone neutre ;
- d'une zone de décélération permettant de pouvoir s'arrêter devant un éventuel signal fermé.

L'ensemble de ces zones est clôturé pour éviter aux tram-trains des freinages inopinés.

Des précisions sur le fonctionnement de la transition électrique seront apportées à l'issue des études d'AVant-Projet.

6.2.2. Traitement des ouvrages d'art de la zone de débranchement du RFN

La zone de débranchement / raccordement à la GC se situe, en zone forestière, dans un secteur encaissé avec de hauts talus de part et d'autre de la GC et du Tram 13 express. Son insertion nécessite un décalage des talus actuels en vue d'élargir les emprises de la plateforme ferroviaire et permettre l'aménagement de deux voies parallèles aux voies de la GC conservées.

Malgré le positionnement au plus près des voies de la GC, **des acquisitions restent néanmoins nécessaires dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Celles-ci sont estimées à ce stade des études à environ 0,4 ha.**

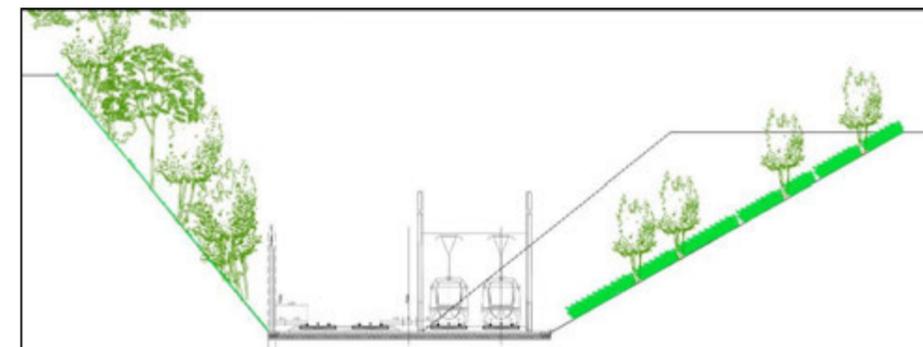


Figure 118 : principe d'insertion de la zone de débranchement/raccordement à la GC

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

La zone de transition s'insère à plat (pente à 0% pour permettre la transition électrique, d'exploitation et de signalisation), alors que les voies de la GC suivent une pente descendante en direction de Poissy. Ainsi, le Tram 13 express se situe donc progressivement en surplomb de la GC, et nécessite ainsi l'implantation d'un mur de soutènement entre les deux infrastructures.

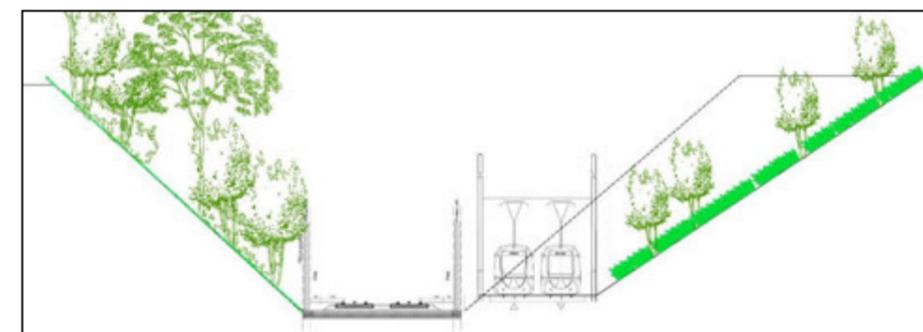


Figure 119 : principe d'insertion de la zone de transition

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

En zone urbaine, le relief s'inverse et la GC surplombe le terrain naturel. Dans ce secteur le Tram 13 express rejoint via une rampe (6%) le niveau de la rue de la Bruyère. La rampe s'insère en grande partie dans l'épaisseur du talus actuel de la GC, entre le RFN et des parcelles occupées par des immeubles d'habitat collectif et l'école Peguy. Sur cette section des ouvrages de soutènement sont prévus entre la GC et le Tram 13 express d'une part, et entre le Tram 13 express et les emprises privées d'autre part.

Malgré le positionnement de la rampe au plus près des voies de la GC, **quelques acquisitions foncières restent néanmoins nécessaires.**

En zone urbaine, le long de la zone de débranchement du RFN un dispositif de protection visuelle (écran végétalisé) sera aménagé le long de la plateforme du Tram 13 express. Les aménagements spécifiques à mettre en œuvre seront définis dans le cadre des études d'AVant-Projet.

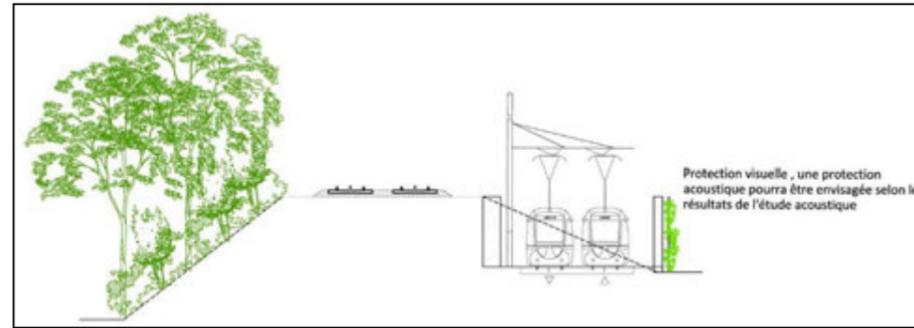


Figure 120 : principe d'insertion en bas de la rampe de raccordement

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Globalement le secteur est concerné par la présence d'anciennes carrières souterraines. Pour permettre le franchissement de la zone des carrières par la plateforme du Tram 13 express, un ouvrage de pontage parallèle à celui de la GC existante sera réalisé en haut de la rampe de raccordement. Au regard des résultats d'investigations géotechniques à réaliser dans les phases ultérieures du projet le programme des ouvrages au niveau de la zone des carrières sera précisé.

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la libération et le terrassement des emprises ;
- la création des ouvrages de soutènement : talus et murs de soutènement ;
- la reprise du PRA Fernand Lefebvre (culée ouest) ;
- la création de la plateforme tramway.



Figure 121 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur la rue de la Bruyère au niveau du carrefour avec l'avenue Fernand Lefebvre
Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016

Projet Tram 13 express

- Stations Tram 13 express
- Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
- Tram 13 express - Phase 1
- Tram 13 express - Phase 2 - Voie double
- Tram 13 express - Phase 2 - Voie simple
- Pont rail / saut de mouton
- Pont route
- Autre ouvrage
- PN XX.X Passage à niveau
- Transports en commun (réseau ferré)
- Gare
- Voie

6.3. Séquence tramway à Poissy

De l'avenue F. Lefebvre jusqu'au franchissement des voies ferrées du groupe V (réseau SNCF Paris-Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie) dans le secteur du Chêne Feuillu le Tram 13 express s'insère sur ou le long des voiries suivantes à Poissy :

- la rue de la Bruyère ;
- l'avenue de Versailles et le boulevard Gambetta (RD 190) ;
- la place de l'Europe ;
- le boulevard de l'Europe et son prolongement jusqu'à la RD30 ;
- la rue Saint-Sébastien ;
- la rue Adrienne Bolland.

- ⑥ Boulevard de l'Europe – Rue de la Faisanderie – Accès Parking Silo PSA
- ⑦ Accès base M&T SNCF (Rue du Piquenard)
- ⑧ Accès base M&T SNCF (via voie CdMU)
- ⑨ Avenue de Conflans – rue Camille Jenatzy

Au droit des carrefours avec la rue Charles Maréchal et du boulevard de la Paix le franchissement de la plateforme Tramway sera interdit pour les flux routiers, mais les traversées piétonnes seront préservées. L'ensemble des carrefours seront équipés d'un système de détection du tramway pour permettre de donner une priorité maximale au Tram 13 express, tout en limitant les pertes de capacité pour l'écoulement des flux routiers.

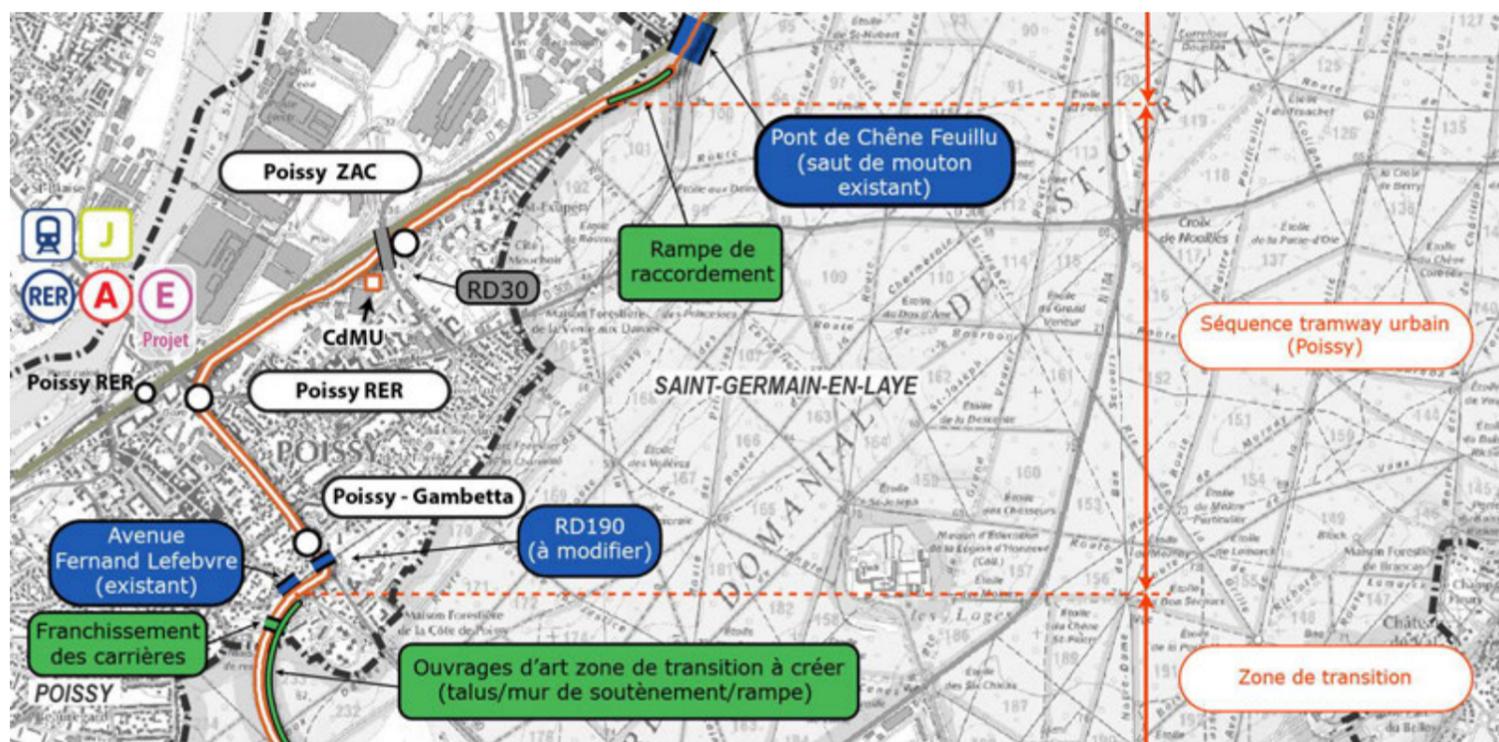


Figure 122 : Tracé du Tram 13 express Phase 2 dans Poissy

Source : STIF, Edeis, 2016

Dans Poissy, le tracé du Tram 13 express intercepte 8 carrefours représentés sur la carte ci-contre :

- ① Avenue Fernand Lefebvre
- ② RD190 – boulevard Pirmasens - Avenue du Maréchal Foch
- ③ RD190 – Boulevard Devaux
- ④ Place de l'Europe
- ⑤ Accès au parking PSA Pôle 1

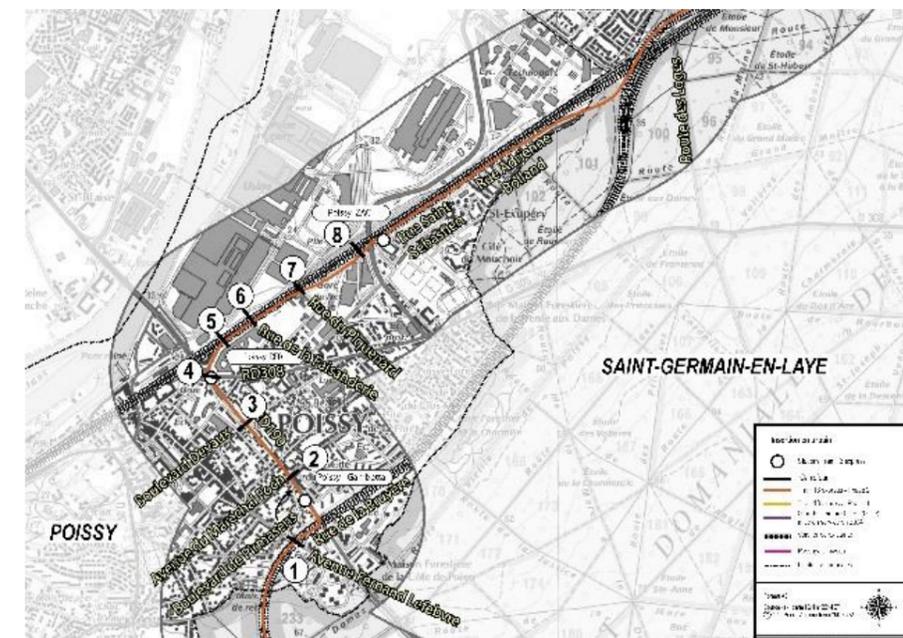


Figure 123 : Carrefours interceptés par le Tram 13 express Phase 2 dans Poissy

Source : STIF, Edeis, 2016

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la libération et le terrassement des emprises ;
- le dévoiement des réseaux concessionnaires ;
- l'aménagement des espaces publics, de voirie (y compris signalisation routière), de stationnement et d'espaces paysagers ;
- la création de l'ouvrage d'élargissement du pont ferroviaire de la RD190 ;
- la création de l'ouvrage de soutènement du talus ferroviaire le long de la rue Adrienne Bolland ;
- la création d'une nouvelle plateforme tramway ; la pose des voies, de la signalisation tramway ; l'électrification de type urbaine (750 V) avec la création de 2 sous-stations électriques ;
- l'aménagement de 3 stations (Poissy Gambetta, Poissy RER et Poissy ZAC) ;
- l'aménagement d'un Centre de Maintenance Urbaine (CdMU)

6.3.1. L'insertion dans la rue de la Bruyère et le passage sous le pont ferroviaire de la RD190



Figure 124 : Principe de Pont-rail



Figure 125 : Principe de Pont-route



Figure 126 : ouvrage existant de la RD 190

Source : Edeis, 2016

En bas de la rampe de la zone de débranchement du RFN, le Tram 13 express franchit à niveau l'avenue F. Lefebvre pour ensuite s'insérer rue de la Bruyère au pied du talus de la GC. L'impact du tramway sur le fonctionnement du carrefour sera très faible. Le carrefour est néanmoins caractérisé par un manque de visibilité du fait de la topographie du secteur et du masque constitué par les talus de la GC. Dans les phases ultérieures du projet, les aménagements de sécurité à mettre en œuvre pour le franchissement du carrefour seront précisés. Une des possibilités pourrait être la mise en zone 30 du périmètre.

Sur la rue de la Bruyère la voirie est légèrement décalée au sud avec maintien du double sens de circulation. Des bandes cyclables sont insérées de part et d'autre de la voirie, et un trottoir accessible est restitué sur le côté est de la rue. En vue d'assurer une insertion paysagère qualitative du tramway, il est prévu sur cette section de végétaliser la plateforme tramway.

L'insertion de tous les usages (tramway, voiture, cycle, piéton) nécessite quelques acquisitions foncières le long de la rue de la Bruyère.

Le poste GRT gaz existant n'est pas impacté, et se situera à environ 13 mètres de la plateforme du tram. Une place de stationnement pour les interventions de GRTgaz sera restituée à proximité immédiate du poste.

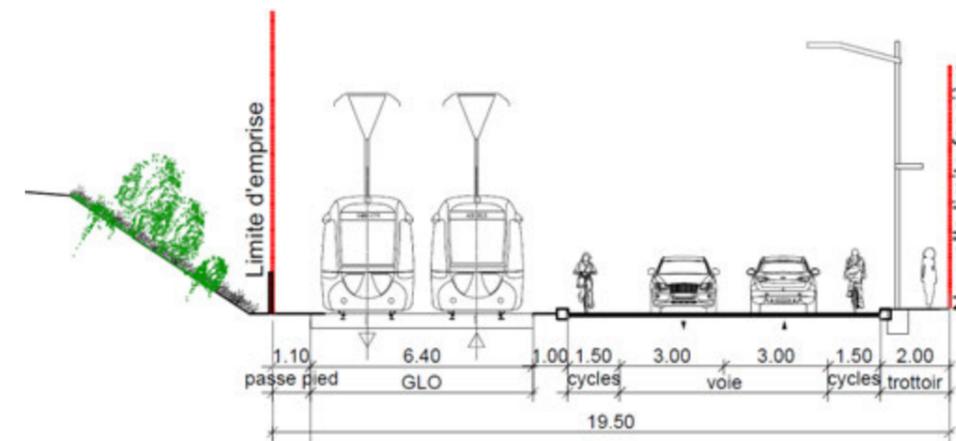


Figure 128 : Principe d'insertion du projet sur la rue de la Bruyère (coupe AA')

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Une sous-station électrique pour l'alimentation en courant 750 V CC du Tram 13 express sera implantée au niveau du parvis de l'ancienne gare de Poissy GC sur des terrains SNCF à acquérir. L'insertion de ce bâtiment technique, d'une surface d'environ 100 m² et de quelques places de stationnement, fera l'objet d'une insertion paysagère qualitative.

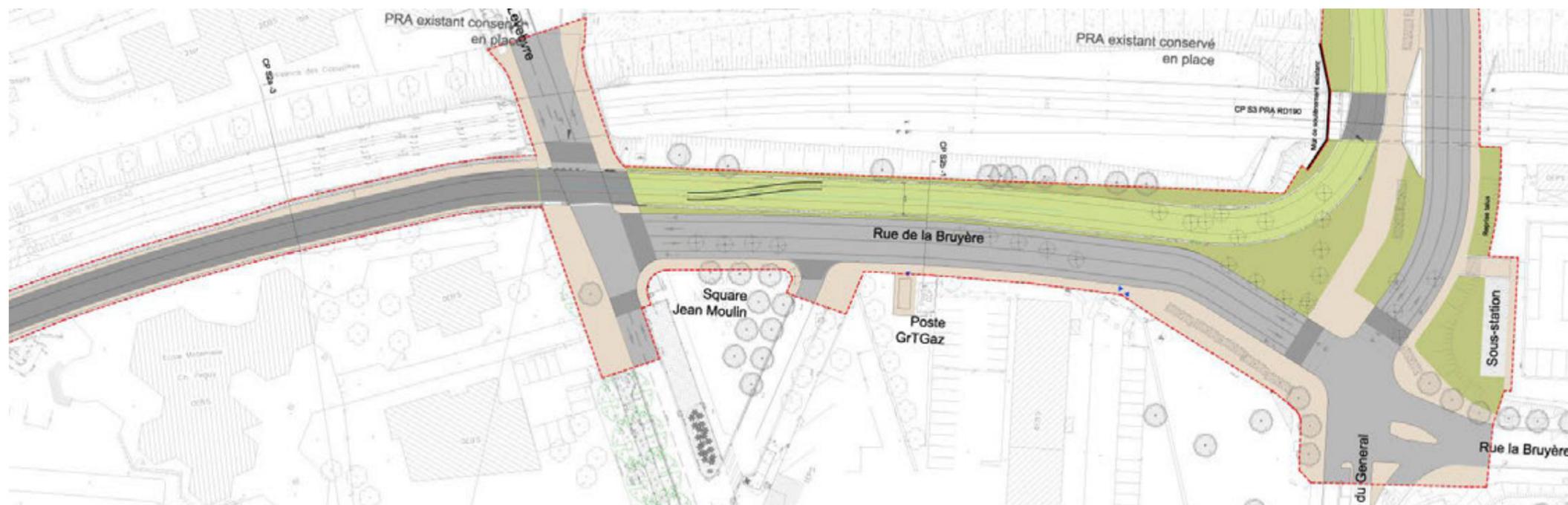


Figure 127 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur la rue de la Bruyère

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

Pour le passage de la rue de la Bruyère à l'avenue de Versailles (RD 190) le projet prévoit l'élargissement du pont ferroviaire franchissant la RD 190. Cette solution a été privilégiée en concertation avec les gestionnaires de voirie concernés afin de préserver le gabarit routier actuel (accès pompiers et convois exceptionnels), d'éviter un carrefour routier complexe et accidentogène (site mixte tram / voiture / cycle), de restituer des espaces publics confortables pour les modes actifs, et de permettre une insertion paysagère de qualité en entrée du centre urbain de Poissy.

Le passage sous pont actuel sera réutilisé pour l'insertion du Tram 13 express et l'aménagement d'un passage piétonnier large et confortable. A l'est, un passage neuf sera créé pour restituer la circulation des véhicules, des cyclistes et des piétons.

L'élargissement du passage sous pont nécessitera des acquisitions foncières, surtout constituées de terrains SNCF.

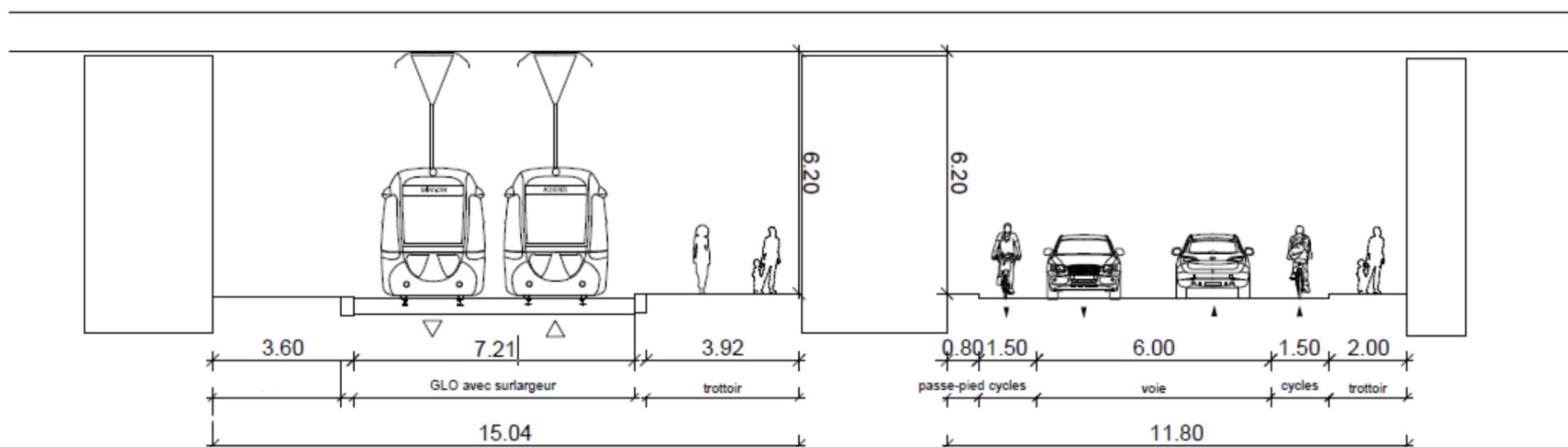


Figure 129 : Principe d'insertion du passage sous le pont ferroviaire de la RD 190 avec l'ouvrage existant à gauche et le nouvel ouvrage à droite

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



Figure 130 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 au niveau du carrefour entre la rue de la Bruyère et la RD190

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016

➤ Signal R24

Le signal R24 est composé d'un feu circulaire rouge clignotant. [Il est destiné à interdire momentanément la circulation à tout véhicule routier, devant un obstacle ou un danger particulier.

Le fonctionnement du R24 s'effectue comme suit : il est éteint s'il n'y a pas de tramway présent ou en approche, il clignote au rouge dans le cas contraire et impose un arrêt immédiat obligatoire des véhicules particuliers.

Le signal R24 ne permet pas de gérer une traversée piétonne.



Figure 131 : Signal R24

6.3.2. L'insertion sur la RD 190 (avenue de Versailles et Boulevard Gambetta)

• L'avenue de Versailles

Après le passage sous le pont ferroviaire de la RD190, le Tram 13 express effectue son premier arrêt en station à Poissy. Il s'agit de la station Poissy Gambetta insérée en position latérale ouest au droit du square Erard Prieur, entièrement réaménagé et équipé de stationnements vélo. Elle permet la desserte des quartiers d'habitations alentours : la Bruyère, ainsi que les pavillons et immeubles d'habitation de part et d'autre de l'avenue de la RD190.

Entre le pont ferroviaire et la station les accès charretiers des riverains sont conservés. Le franchissement de la plateforme tramway sera sécurisé avec des feux de type R24, et des îlots de part et d'autre de la plateforme permettront le stockage des véhicules sans gêner la circulation de la RD190.

Au nord de la station, le tracé intercepte le carrefour avenue de Versailles / boulevard Pirmasens / avenue du Maréchal Foch. A cet endroit le Tram 13 express passe d'une insertion latérale sur l'avenue de Versailles à une insertion axiale sur le boulevard Gambetta.

Pour simplifier le fonctionnement du carrefour, le boulevard Pirmasens est mis en sens unique entrant depuis l'avenue de Versailles. Il conserve cependant une accessibilité interne à double sens, avec une possibilité de retournement au nord du square Erard Prieur.

Le carrefour est partiellement en site mixte tram / voiture / cycle afin de permettre le passage des flux RD190 nord-sud d'une position latérale ouest à est de la plateforme tramway. Le fonctionnement du carrefour sera peu impacté par l'insertion du Tram 13 express. Les études d'AVant-projet viseront à définir précisément l'aménagement et le fonctionnement du carrefour.

Malgré les emprises plutôt confortables de la rue (largeur moyenne d'environ 19 mètres), l'insertion du Tram 13 express, et la restitution des autres usages de la rue **nécessite quelques acquisitions foncières sur le côté est de l'avenue de Versailles**. Les deux alignements d'arbres existants sont également impactés par le projet. Autant que possible de nouveaux arbres seront plantés le long du tracé, et la plateforme tramway sera végétalisée (sauf en station et au niveau des carrefours et accès charretiers). Dans les phases ultérieures les aménagements paysagers à mettre en œuvre seront définis précisément en concertation avec les gestionnaires des espaces publics.

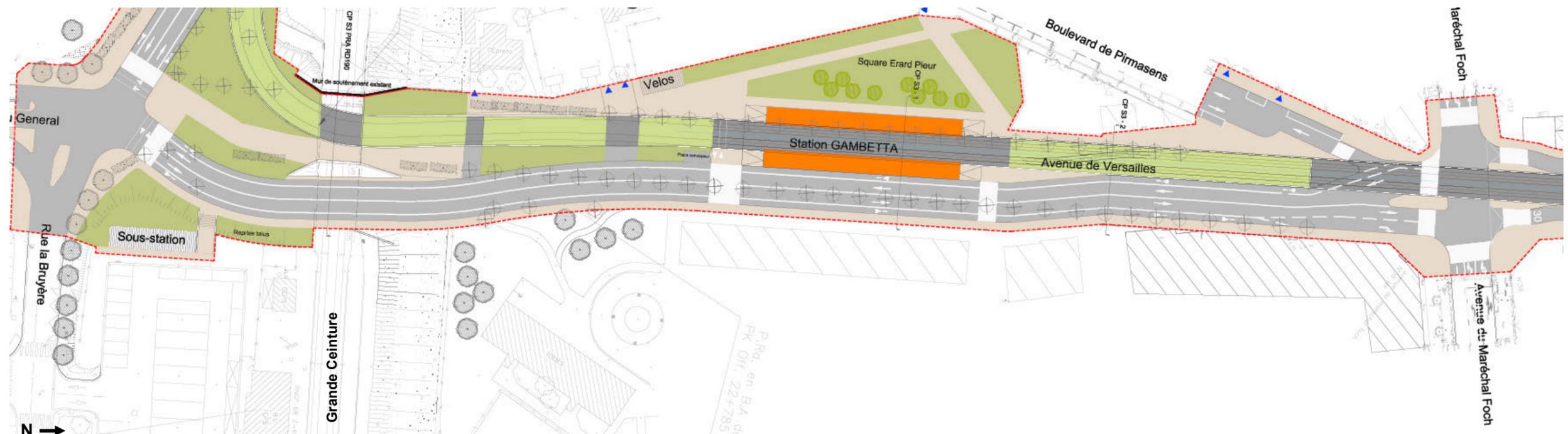


Figure 132 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur l'avenue de Versailles (RD190)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



Figure 133 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur l'avenue de Versailles (RD190) au niveau de la station Poissy Gambetta (square Erard Prieur)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016

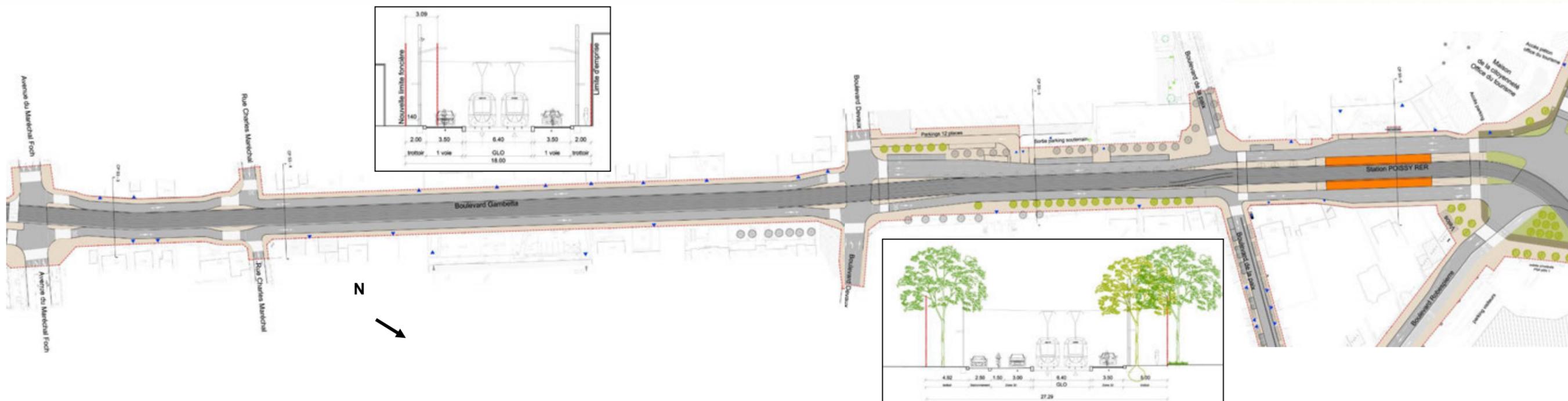
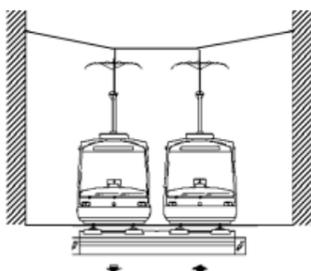


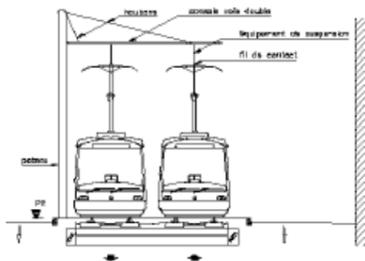
Figure 134 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur le boulevard Gambetta (RD190)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

➤ **Ancrage en façade**



➤ **Ancrage poteau latéral**



• **Le boulevard Gambetta**

Le boulevard Gambetta se décompose en deux séquences :

- la séquence entre l'avenue du Maréchal Foch et le boulevard Devaux caractérisée par des emprises de faible largeur⁷, et composée d'une façade est avec de nombreux immeubles anciens et récents, et une façade ouest essentiellement constituée de maisons ;
- la séquence entre le boulevard Devaux et la place de l'Europe globalement caractérisée par des emprises larges, et un bâti implanté plus en retrait par rapport à la rue.

Au regard des contraintes d'emprises, des enjeux de réduction d'impacts (foncier, sonore, paysager, ...), des objectifs d'aménagement (accès tous modes, espaces qualitatifs, ...), et du bilan de la concertation complémentaire, la solution avec une insertion axiale du Tram 13 express et le maintien d'un double sens de circulation en zone 30 (usage partagé voiture/cycle) est retenue sur le boulevard Gambetta. La création de la zone 30 a pour objectif l'apaisement de la voirie via un partage équitable de celle-ci et une amélioration des conditions de circulation des modes doux.

Au niveau de la rue Charles Maréchal et du boulevard de la Paix le franchissement de la plateforme tramway sera interdit pour les véhicules. Le boulevard de la Paix sera mis en sens unique : à l'Est du boulevard Gambetta dans le sens ouest-est en direction de la RD308 ; à l'Ouest du boulevard Gambetta en direction du centre-ville. Les aménagements spécifiques à mettre en œuvre pour le fonctionnement de la zone 30 (plateaux surélevés / traversant, etc.) seront définis dans le cadre des études d'avant-projet. Ces modifications permettent ainsi d'améliorer le plan de circulation, tout en optimisant l'exploitation du Tram 13 express

Entre l'avenue du Maréchal Foch et le boulevard Devaux l'ensemble des fonctionnalités sont insérées dans une emprise de rue élargie à 18 mètres, et **nécessitent des acquisitions foncières et bâties, principalement sur le côté ouest de la rue**. Une concertation continue sera mise en place avec les riverains concernés au cours des diverses étapes du projet. Les études ultérieures viseront par ailleurs à approfondir l'insertion du projet de manière à réduire au maximum les impacts, et le cas échéant à définir des compensations optimales.

Du boulevard Devaux à la place de l'Europe, les emprises de rue plus larges permettent de restituer de larges trottoirs confortables et plantés, ainsi que près de la moitié des places de stationnement public impactées par l'insertion du Tram 13 express. Dans le sens nord-sud (légèrement en pente) une bande cyclable peut également être insérée. Au droit des carrefours de Devaux et de la place de l'Europe des surlargeurs de tourne à gauche et de tourne à droite sont insérées pour faciliter leur fonctionnement. **Ces aménagements nécessitent quelques acquisitions foncières.**

⁷ Largeurs de façade à façade d'environ 15m.

La RD190 étant classée en tant qu'itinéraire de convoi exceptionnel, il est à ce stade proposé un aménagement de la plateforme tramway en revêtement minéral entre l'avenue du Maréchal Foch et la place de l'Europe. Ceci permettra pour les convois supérieurs à 3 mètres de largeur (et inférieurs à 6 mètres) d'emprunter la plateforme tramway (hors exploitation) sur cette section de rue.

Le gabarit en hauteur étant limité par les deux ponts ferroviaires (avenue de Versailles à 4,50 m environ et Poissy RER à 4,10 m) il n'y a pas de contrainte pour les convois empruntant la plateforme tramway vis-à-vis de la Ligne Aérienne de Contact (LAC) du tramway située à 6 mètres du sol.

S'agissant d'un secteur marqué par les périmètres de protection de plusieurs monuments classés et inscrits à Poissy (Vieux pont de Poissy, Collégiale Notre Dame, Porche de la Poterie, Octroi, Hôtel de Ville), l'Architecte des Bâtiments de France a été associé dès les études préliminaires et sera associé tout au long des phases d'études ultérieures du projet afin d'aboutir à une insertion qualitative du projet Tram 13 express.

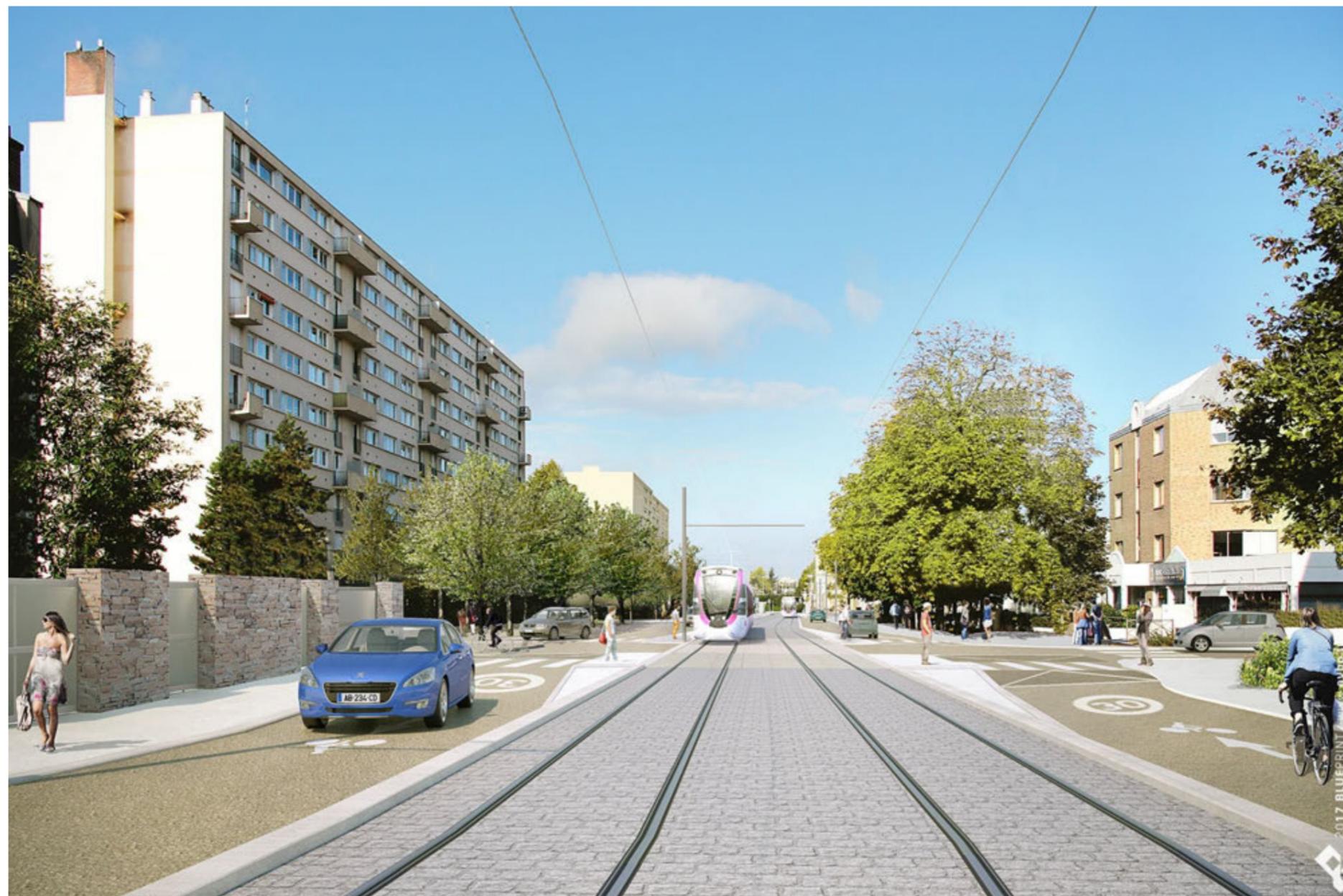


Figure 135 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur le boulevard Gambetta en direction du nord (intersection avec le boulevard Devaux)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016

6.3.3. L'insertion dans le secteur de la place et du boulevard de l'Europe

Le carrefour de l'Europe présente l'un des enjeux majeurs du projet de par le flux de véhicules et de passants qu'il absorbe chaque jour en comparaison des autres secteurs le long du tracé du Tram 13 express. En concertation avec l'ensemble des gestionnaires de voirie concernés, et à l'issue d'études de trafic et d'insertion approfondies, le principe retenu pour cet aménagement est le suivant :

- transformation du giratoire de la Place de l'Europe en carrefour urbain ;
- insertion de la station Poissy RER sur le boulevard Gambetta (RD190) au sud de la place ;
- insertion de la plateforme tramway en position axiale sur le boulevard Gambetta (RD190) avec :
 - 2 voies de circulation sortantes du carrefour dotées d'une bande cyclable ;
 - 2 voies de circulation entrantes (usage mixte avec les cycles en zone 30).
- insertion de la plateforme tramway en position latérale sud sur le Boulevard de l'Europe avec 2 voies de circulation entrantes dans le carrefour avec obligation de tourner à droite⁸ (vers le pont de Poissy) et 1 voie de circulation sortante. Aucun aménagement cyclable ne sera prévu sur cette voirie. Un itinéraire cyclable parallèle sera aménagé via les boulevards Robespierre / de la Paix ;
- une mise à sens unique (avec bande cyclable) du Boulevard Robespierre (RD308) en sortie de place jusqu'au carrefour avec le boulevard de la Paix, et maintien d'un contre-sens bus/cycle ;
- une réduction à 2 files en entrée de la place pour l'avenue Maurice Berteaux et le boulevard Gambetta nord.

Figure 136 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 et des aménagements cyclables entre la RD 190 et la ZAC Rouget-de-Lisle

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



⁸ Un tourne à droite a été imposé depuis le boulevard de l'Europe vers le Pont de Poissy afin de permettre un fonctionnement satisfaisant du carrefour au regard de la charge de trafic. Sans cette mesure, le temps de vert pour chaque phase était diminué ce qui implique plus de congestion.



Figure 137 : Place de l'Europe vu depuis le boulevard de l'Europe

Source : Edeis, 2016

La reconfiguration de la place de l'Europe en carrefour urbain permet de redistribuer de larges espaces aux modes actifs et d'assurer un réaménagement paysager de qualité pour en faire une place plus attrayante, plus accessible et plus apaisée. Les modifications du plan de circulation, et des espaces dédiés aux véhicules permettent d'améliorer les traversées piétonnes (en particulier au niveau de la future station du tramway) dont les flux ont vocation à croître avec l'arrivée d'EOLE et du Tram 13 express, et par ailleurs avec le développement urbain et économique du secteur (PSA, ZAC Rouget de Lisle).

La station Poissy RER est implantée sur le boulevard Gambetta au sud de la place à environ 230 mètres de l'entrée sud de la gare RER, dont le cheminement sera entièrement réaménagé dans le cadre du projet de pôle de Poissy pour le rendre le plus confortable, accessible et lisible possible. Des stationnements vélos seront également prévus à proximité immédiate de la station du tram-train.

Les aménagements d'intermodalité et le traitement des cheminements de correspondances avec les autres composantes du pôle de Poissy RER (gare ferroviaire, gares routières, parking, ...) seront précisés dans les phases ultérieures en lien avec le projet du pôle de Poissy.

Sur le boulevard de l'Europe, le Tram 13 express s'insère le long de la contre-allée du pôle tertiaire de PSA (pôle 1) jusqu'au croisement avec la rue de la Faisanderie où le tracé bascule en insertion latérale le long des voies ferrées SNCF. Sur cette section le tramway intercepte les accès charretiers pour les parkings (entrée et sortie du parking P1 souterrain et entrée du parking silo) et la logistique. Ces accès devront pour des questions de sécurité être gérés par feux (avec système de détection du tramway). Pour simplifier le fonctionnement, l'entrée et la sortie au parking souterrain sont regroupées en un seul accès. Le fonctionnement de ces carrefours et les aménagements spécifiques à mettre en œuvre seront définis au stade des études d'Avant-projet.

Compte tenu du manque d'emprises sur le boulevard de l'Europe, et dans un objectif d'amélioration globale des itinéraires cyclables à Poissy, il est proposé d'aménager un itinéraire cyclable parallèle passant par le boulevard Robespierre et le boulevard de la Paix (entre la RD190 et la rue de la Faisanderie). Cet itinéraire permet de se raccorder à la future coulée verte de la ZAC Rouget de Lisle, et rejoindre ainsi l'avenue de Pontoise (RD30). Ces sections de rues feront également l'objet d'un réaménagement intégral des espaces publics. Les accès charretiers seront préservés, les places de stationnement public seront conservées au maximum, de même que les alignements d'arbres du boulevard de la Paix.



Figure 138 : Correspondances entre la station Poissy RER et le pôle gare de Poissy

Source : STIF, Edeis, 2016



Figure 139 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 au niveau de la station Poissy RER et du carrefour de la place de l'Europe

Source : STIF, Edeis / Gautier + Conquet / Blueprint, 2016



Figure 140 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur la place de l'Europe (vue plongeante depuis l'angle nord-ouest et la gare routière)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016



Figure 141 : Vue actuelle de la place de l'Europe depuis le boulevard Gambetta (RD190) nord

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

➤ Voie en tiroir

Voie (souvent en impasse) servant, entre autres, à effectuer un retournement.



Figure 142 : Voie en tiroir parallèle à la rue Saint-Sébastien

Source : STIF, Edeis, 2016

6.3.4. L'insertion le long des voies ferrées et de la ZAC Rouget-de-Lisle

A partir de la rue de la Faisanderie, le Tram 13 express s'insère le long du réseau ferroviaire SNCF (RER A / Groupe V) jusqu'à la sortie de Poissy au bout de la rue Adrienne Bolland.

Entre la rue de la Faisanderie et l'avenue de Pontoise (RD30), le tracé s'insère dans un périmètre actuellement en état de friches faisant l'objet de divers projets et enjeux :

- le besoin de maintien d'une base Maintenance et Travaux (M&T) SNCF ;
- le projet de prolongement du boulevard de l'Europe ;
- le projet de ZAC Rouget de Lisle.

De la rue de Faisanderie à la rue du Piquenard, la plateforme du Tram 13 express s'insère au plus près des voies ferrées à l'intérieur des emprises initialement réservées pour le prolongement du boulevard de l'Europe, mais sans compromettre la mise en œuvre du projet routier. La plateforme tramway sera physiquement séparée de la route par un îlot végétalisé.

De la rue du Piquenard à l'avenue de Pontoise (RD30), la plateforme du Tram 13 express s'insère entre la base M&T et le prolongement du boulevard de l'Europe en réutilisant d'anciennes emprises SNCF. Le tramway reste à niveau avec le faisceau ferroviaire, tandis que le boulevard de l'Europe s'élève progressivement pour se raccorder au pont de la RD30. Le Tram 13 express s'insère sous l'ouvrage du pont existant de la RD30 en réutilisant les emprises d'une ancienne voie en tiroir SNCF.

Dans ce secteur un Centre de Maintenance Urbain (CdMU) sera implanté sur le délaissé entre le Tram 13 express et le prolongement du boulevard de l'Europe.

Le CdMU sert pour les équipes en charge de l'entretien des infrastructures urbaines du Tram 13 express (entretien des rails et des équipements le long du tracé). Sa localisation au plus près des infrastructures de tramway permettra d'assurer des interventions rapides en cas de panne sur la ligne. Il s'agit d'un bâtiment d'environ 400m² doté d'un espace de stockage extérieur, et de places de parking pour les véhicules de service (dont le rail-route et la balayeuse). Une sous-station électrique pour les besoins du tramway sera implantée à côté du CdMU. La conception et l'insertion paysagère du bâtiment seront définies dans le cadre des études d'Avant-projet.

Les accès à la base M&T et au CdMU se feront depuis le boulevard de l'Europe à hauteur de la rue du Piquenard. Une voie de desserte insérée entre la plateforme tramway et le boulevard de l'Europe permettra d'assurer les accès aux emprises M&T et CdMU situées en contre-bas du boulevard de l'Europe qui s'élève jusqu'à la RD30. Le fonctionnement du carrefour Piquenard / Europe et des circulations internes à la base M&T et du CdMU seront précisés dans les phases d'études ultérieures.

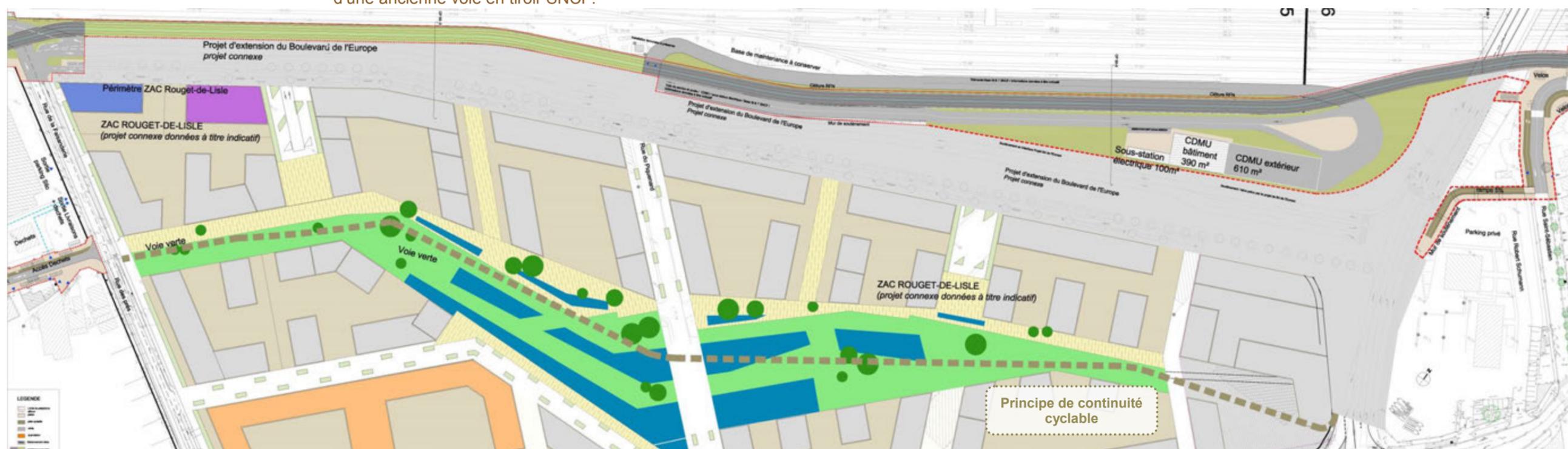


Figure 143 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 le long de la ZAC Rouget-de-Lisle

Source : STIF, Edeis, Gautier + Conquet, 2016

PROFIL PROJET
Bd de l'Europe
Au droit de la ZAC Rouget de Lisle

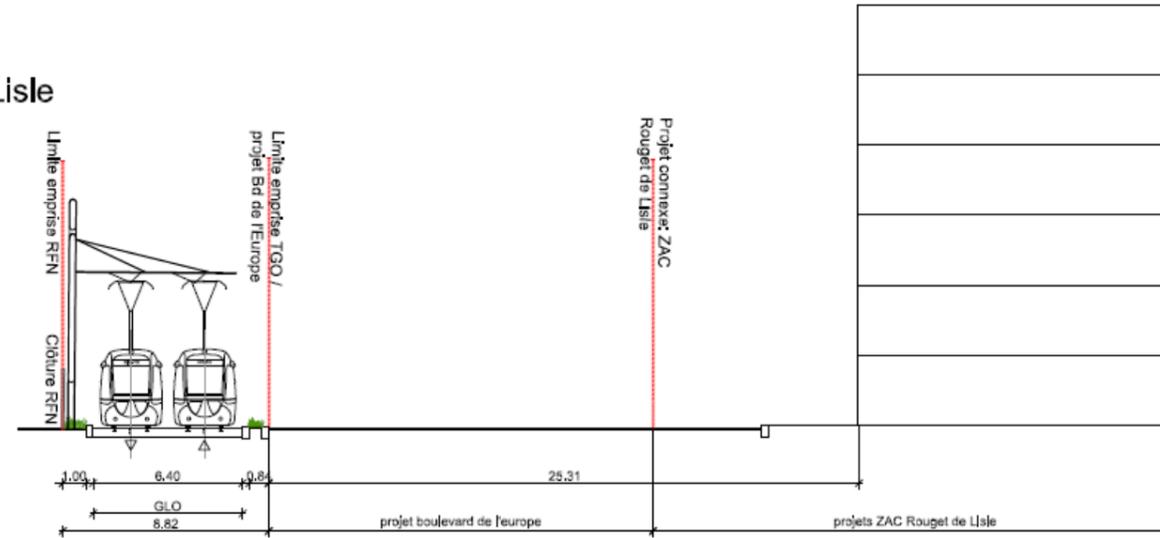


Figure 144 : Coupe de principe du projet entre la rue de la Faisanderie et la rue du Piquenard

Source : STIF, Edeis, Gautier + Conquet, 2016

PROFIL PROJET
Bd de l'Europe

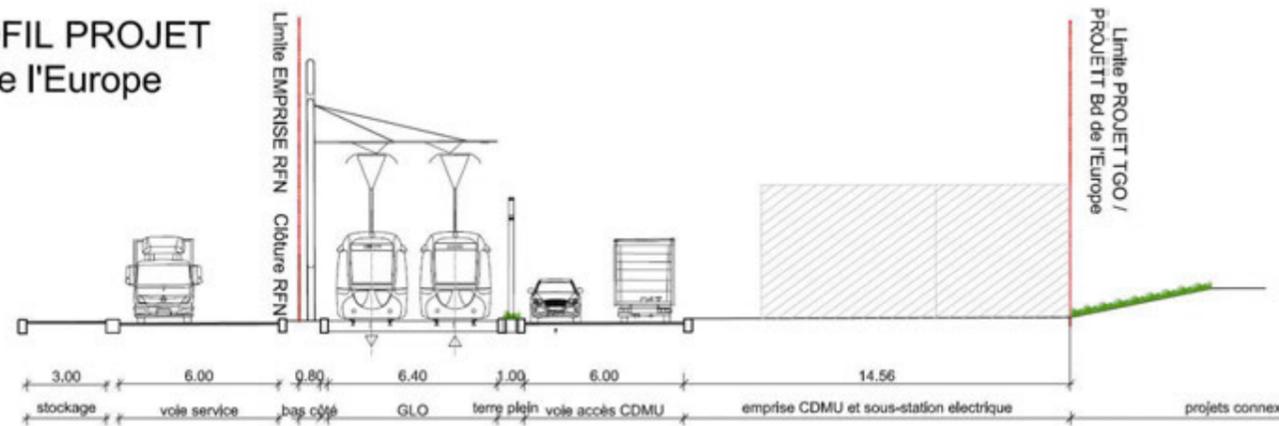


Figure 145 : Coupe de principe du projet au droit du CDMU

Source : STIF, Edeis, Gautier + Conquet, 2016

PROFIL PROJET
RD30

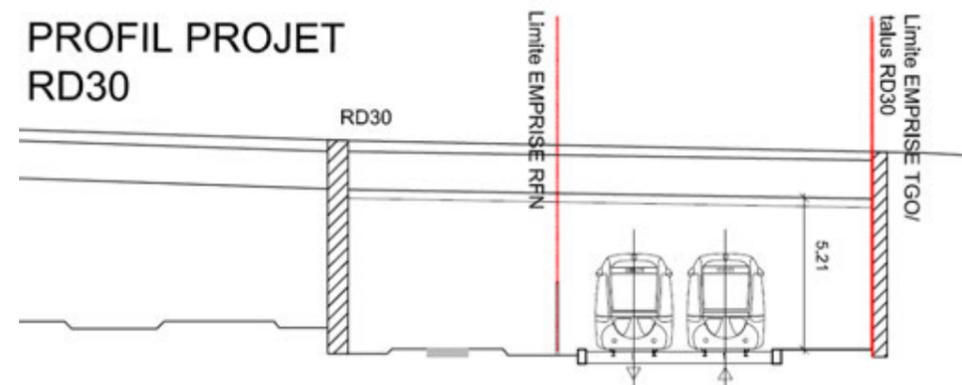


Figure 146 : Coupe de principe du projet au droit de la RD 30

Source : STIF, Edeis, Gautier + Conquet, 2016



Figure 147 : Extrait du plan de réseau de bus actuel à proximité de la station Poissy ZAC

En cohérence avec les aménagements cyclables prévus dans le secteur de la place de l'Europe (itinéraire cyclable par le boulevard de la Paix), il est proposé que sur cette séquence les itinéraires cyclables passent par la coulée verte de la ZAC Rouget de Lisle jusqu'à la jonction avec l'avenue de Pontoise (RD 30). Il sera ensuite possible de rejoindre à nouveau le tracé du Tram 13 express par une rampe modes actifs assurant la jonction entre l'avenue de Pontoise et la rue Saint-Sébastien. Les aménagements spécifiques de cette continuité cyclable seront précisés dans les phases ultérieures en lien avec les projets connexes du boulevard de l'Europe et de la ZAC Rouget de Lisle.

6.3.5. L'insertion le long des voies ferrées et de la rue Saint-Sébastien

Une troisième station, Poissy ZAC, est positionnée après le franchissement du pont de la RD30, et le long de la rue Saint-Sébastien. Cette station permet la desserte du quartier Saint-Exupéry et de la ZAC Rouget de Lisle (+2000 logements à terme).

Sa proximité avec l'avenue de Pontoise (RD30), empruntée par plusieurs lignes de bus (lignes 5, 16 et 54), permettra d'y organiser une intermodalité. Les aménagements intermodaux seront à définir dans les phases ultérieures en lien avec le projet connexe du boulevard de l'Europe et de son débouché sur l'avenue de Pontoise, ainsi que les enjeux de restructuration du réseau bus. Néanmoins le projet prévoit d'ores et déjà l'aménagement d'une rampe modes actifs et d'un escalier pour raccorder la station et les itinéraires cyclables et piétonniers de la rue Saint-Sébastien à la RD30. Le raccordement de ces liaisons douces à la RD30 et au futur carrefour avec le boulevard de l'Europe prolongé sera précisé dans les phases ultérieures en concertation étroite avec les acteurs concernés. Des stationnements vélos seront implantés à proximité de la station.

Afin d'optimiser l'accès à la station pour les riverains du quartier Saint-Exupéry le projet prévoit la création d'un passage (accessible aux personnes à mobilité réduite) dans le merlon existant au niveau de la piscine. Le passage piéton franchissant le merlon par des escaliers situés à hauteur de la crèche (Petit Prince) est également conservé.

Sur la rue Saint-Sébastien, le double sens de circulation existant est maintenu. Une piste cyclable bidirectionnelle ainsi qu'un trottoir accessible sont créés. Près de la moitié des places de stationnement public pourront être restitués le long de la plateforme tramway.

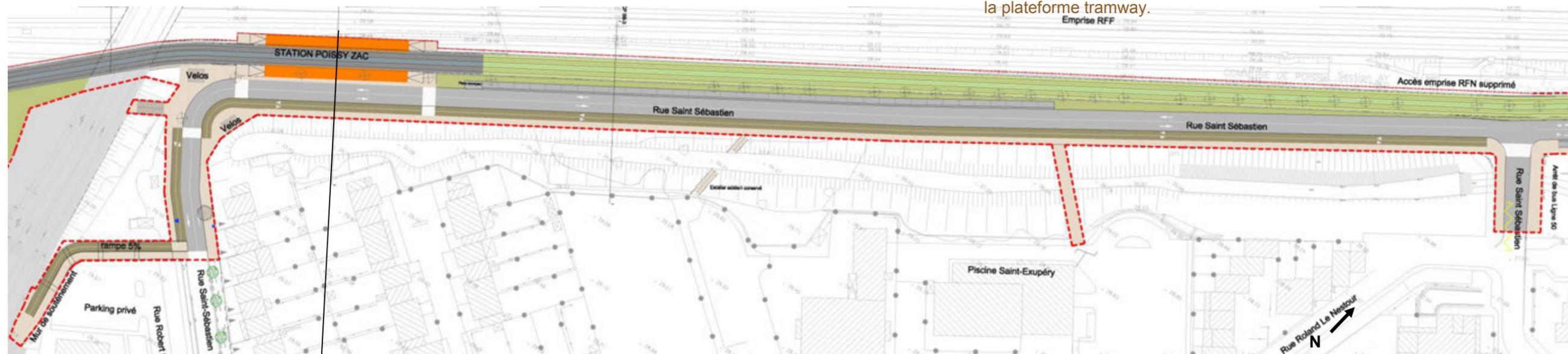


Figure 148 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur la rue Saint-Sébastien

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016

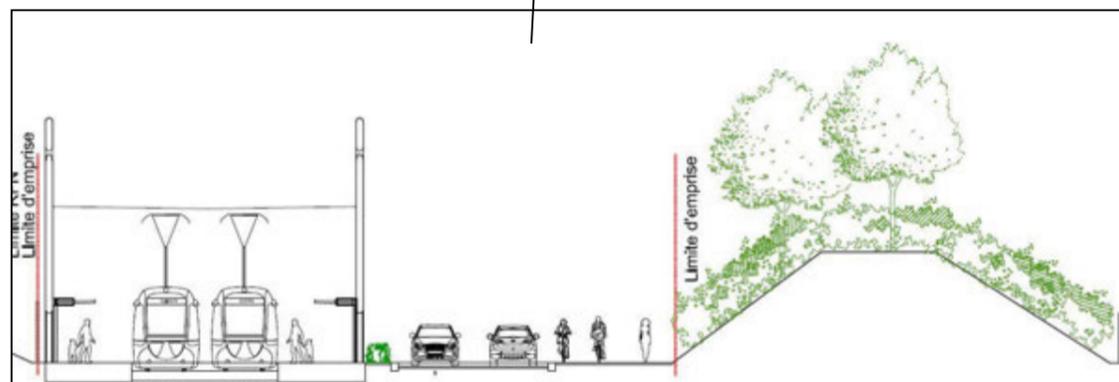




Figure 149 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 au niveau de la station Poissy ZAC (Rue Saint-Sébastien, vue plongeant depuis le pont de la RD30)

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016

6.3.6. L'insertion le long de la rue Adrienne Bolland

A l'intersection entre la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland, le tracé du Tram 13 express ne longe plus directement les voies ferrées mais vient s'accoler en bas du talus ferroviaire le long de la rue Adrienne Bolland.

Cette séquence se décompose en deux sections :

- l'insertion le long du Clos Saint-Exupéry
- l'insertion le long du Clos Saint-Germain

Le long du **Clos Saint-Exupéry**, en vue de réduire les impacts d'insertion du tramway, la plateforme s'insère en grande partie dans l'épaisseur actuelle du talus. Cet aménagement nécessite la modification du talus avec la mise en œuvre d'un ouvrage de soutènement léger en partie basse. La rue, maintenue en double sens, sera réaménagée en zone 30 (partage voiture/cycle) avec une voirie d'environ 6 mètres de large, et un trottoir de 2 mètres de large. La plateforme du tramway sera physiquement séparée de la voirie par un îlot végétalisé (haie basse). L'ensemble des places de stationnement public sera impacté. Environ la moitié des places pourront être restituée, partiellement en entrée de la rue Adrienne Bolland, et au niveau du Clos Saint-Germain.

Dans le cadre des travaux de modification du talus ferroviaire, la végétation actuelle du talus sera impactée. Le projet prévoit de re-végétaliser au maximum les espaces impactés par l'insertion du Tram 13 express. Il est visé pour objectif d'assurer une insertion paysagère d'ensemble de grande qualité le long de la rue Adrienne Bolland (Clos Saint-Exupéry et Saint-Germain), et de restituer au maximum l'écran végétal actuel assurant une protection visuelle pour les riverains vis-à-vis des circulations ferroviaires. La plateforme tramway sera végétalisée tout le long de la rue Adrienne Bolland.

Le long du **Clos Saint-Germain**, compte tenu du manque d'emprises au sein du quartier d'une part, et entre le mur antibruit et le faisceau ferroviaire d'autre part, **il s'avère nécessaire d'acquérir le foncier et l'ensemble des maisons implantées le long du mur antibruit pour permettre l'insertion du Tram 13 express**. Une concertation continue sera mise en place avec le bailleur Efidis et les riverains concernés au cours des diverses étapes du projet, notamment en vue de définir des solutions de relogement adaptées.

Sur cette section l'insertion du Tram 13 express se fait au plus près du mur antibruit conservé et rénové, tout en suivant un tracé le plus rectiligne possible. Entre la plateforme tramway et la rue, un large îlot planté et végétalisé sera aménagé, et constituera un écran vert entre les maisons et le tramway. La rue sera comme le long du Clos Saint Exupéry en zone 30, d'environ 6 mètres de large et complétée par un trottoir de minimum 2 mètres de large. Au bout de la rue, une zone de retournement sera aménagée pour permettre aux véhicules de faire demi-tour.

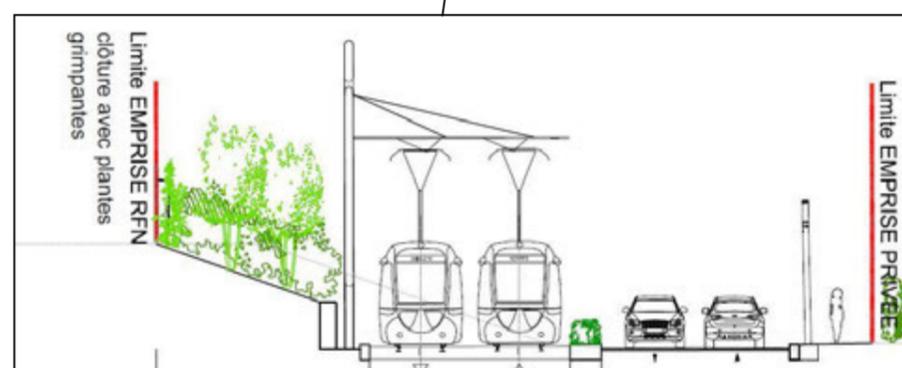
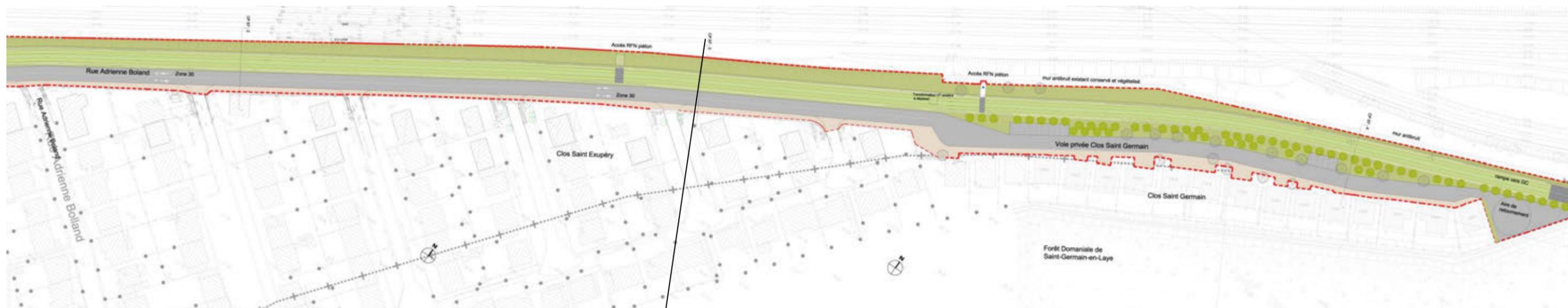


Figure 150 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur la rue Adrienne Bolland

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



Figure 151 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur la rue Adrienne Bolland en direction du Clos Saint-Germain

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet / Blueprint, 2016

➤ Saut de mouton

Un saut-de-mouton est un dispositif ferroviaire constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus.

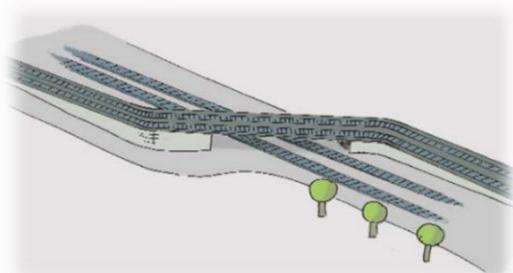


Figure 152 : Principe du saut de mouton

Source : Dossier d'enquête publique tangentielle Nord, SNCF, 2006

6.4. Séquence tramway : franchissement du groupe V dans le secteur du Chêne Feuillu

A l'est du Clos Saint-Germain au bout de l'impasse de la rue Adrienne Bolland, le Tram 13 express s'insère à nouveau dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye et se raccorde via une rampe (6%) à la voie 1C de la Grande Ceinture pour franchir d'une part le faisceau ferroviaire du groupe V (réseau SNCF Paris Saint-Lazare / Mantes la Jolie), et d'autre part la route de Loges. Le Tram 13 express réemprunte ainsi la voie 1C de la Grande ceinture sur une section d'environ 800 mètres en voie unique. Afin de limiter le nombre de sections de transition, la réutilisation de la GC se fait en exploitation de type tramway dans la continuité de la zone urbaine de Poissy avec une électrification en 750 V CC. Les massifs et supports caténaires seront compatibles avec une éventuelle électrification ultérieure en 25 kV CA. En septembre 2016, l'Etat a donné un avis favorable à ce principe.

L'insertion de la rampe depuis la sortie du Clos Saint-Germain jusqu'au raccordement à la GC implique la création de talus importants (environ 10 m de hauteur sur une trentaine de mètres à la base du talus). Malgré l'optimisation du tracé de voies, **des acquisitions restent néanmoins nécessaires dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Celles-ci sont estimées à ce stade des études à environ 1 ha.**

En direction d'Achères à l'est du franchissement de la rue de Saint-Germain, le tracé du Tram 13 express quitte la Grande Ceinture et se positionne sur une nouvelle plateforme (voie double) implantée au niveau du sol parallèlement aux voies ferrées (ligne Achères – Pontoise : RER A, Transilien Ligne L).

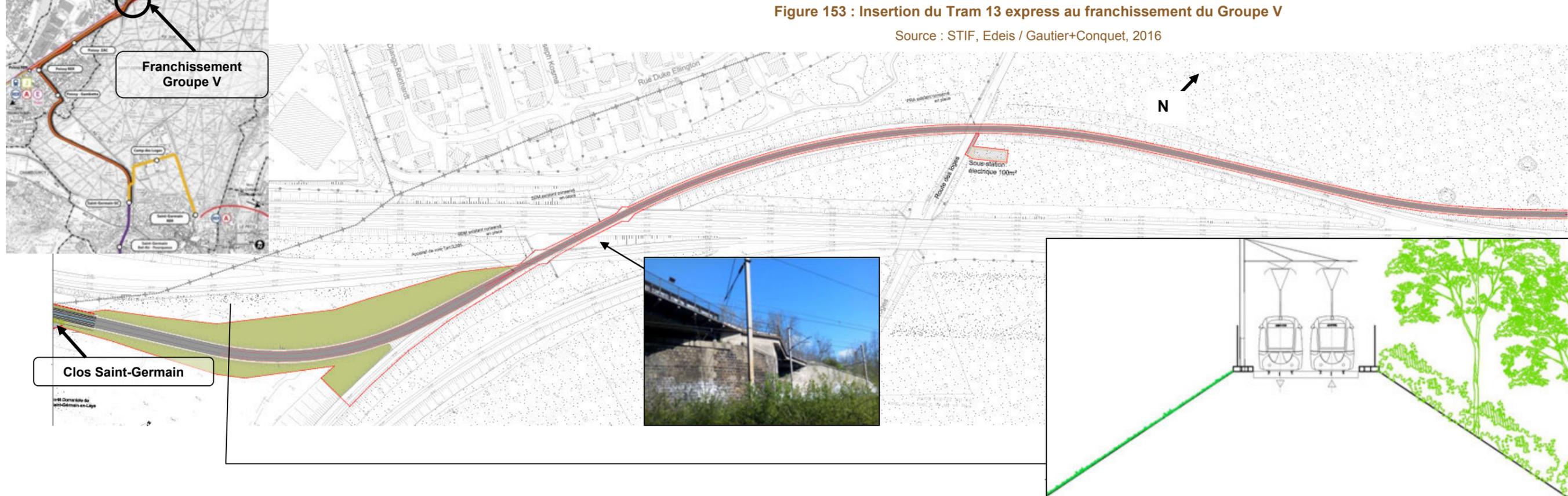
Une sous-station électrique pour les besoins du Tram 13 express sera implantée dans ce secteur à l'est de la route des Loges.

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la dépose des voies existantes ;
- la récupération du ballast pour retraitement ou réutilisation sur place ;
- la reprise partielle du terrassement lorsque la plate-forme est détériorée ;
- des travaux d'assainissement et de réseaux ;
- des terrassements et des remblais importants pour la création de la rampe de raccordement à la voie 1C de la Grande ceinture ;
- la rénovation des ouvrages de franchissement du groupe V et de la route des Loges ;
- la création d'une plateforme et la pose des voies (section rampe) ;
- la mise en œuvre d'une signalisation type tramway pour gérer la voie unique ;
- l'électrification de type urbain (750 V CC) et la création d'une sous-station électrique.

Figure 153 : Insertion du Tram 13 express au franchissement du Groupe V

Source : STIF, Edeis / Gautier+Conquet, 2016



6.5. Séquence tramway : du Chêne Feuillu à Achères Ville RER

Après la sortie de la GC, entre le secteur du Chêne Feuillu et Achères-Ville RER, le Tram 13 express s'insère sur **une nouvelle plateforme de type tramway implantée à l'Ouest des voies ferroviaires de la ligne d'Achères à Pontoise (supportant notamment le RER A et le Transilien ligne L).**

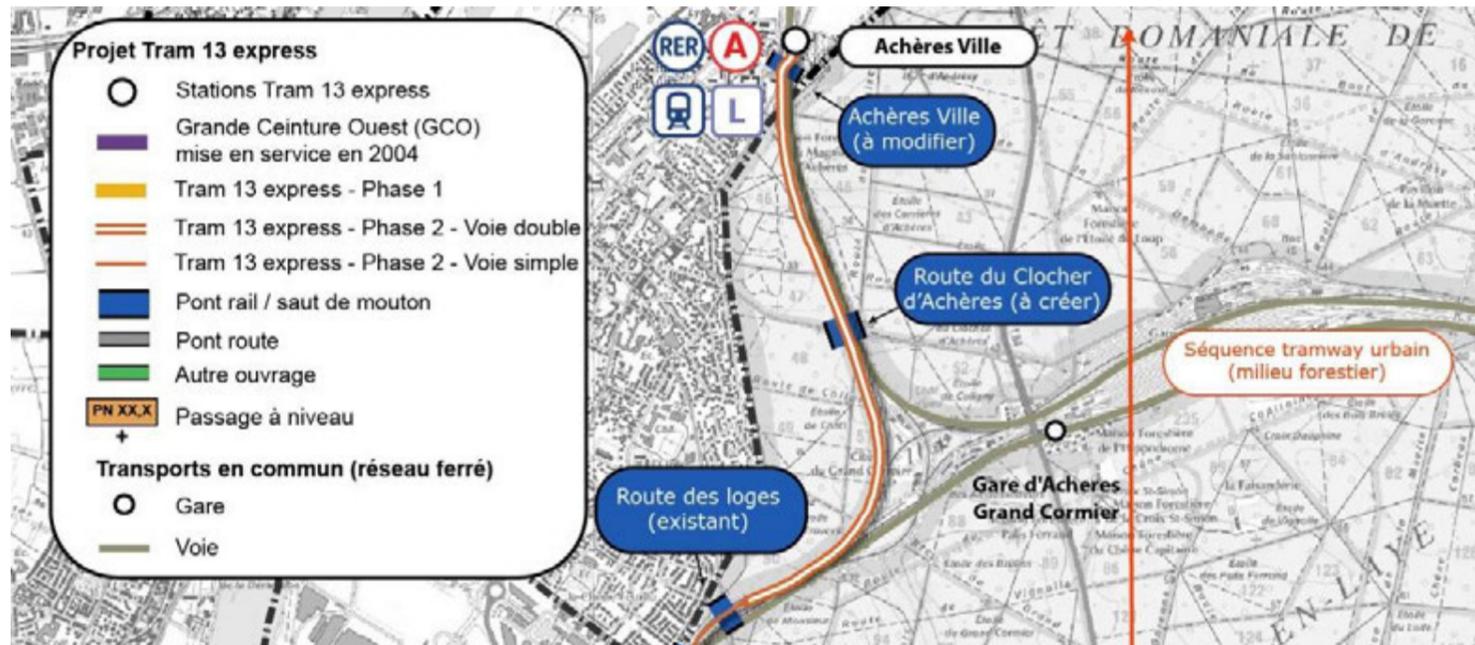


Figure 154 : Tracé du Tram 13 express Phase 2 entre le Chêne Feuillu et Achères Ville RER

Source : STIF, Edeis, 2016

La plateforme ferroviaire existante qui dessert Achères Ville RER (voies du RFN) est déjà circulée par le RER A (branche de Cergy) et la ligne L du réseau Transilien. Étant données les fréquences sur cette plateforme, **elle ne permet pas l'insertion supplémentaire des circulations du Tram 13 express.**

En conséquence, une nouvelle plate-forme contiguë au RFN est créée aux standards du tramway. Cette disposition permet l'implantation de la station terminus à Achères Ville RER.

Cette plate-forme à double voies sera positionnée au niveau du terrain naturel et nécessitera des terrassements et certains ouvrages de types caniveaux au pied du talus du RFN. **Malgré le positionnement au plus près du talus du RFN, des acquisitions restent néanmoins nécessaires dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Celles-ci sont estimées à ce stade des études à environ 5,2ha⁹.**

⁹ Dans le schéma de principe du projet initial les impacts fonciers dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye avaient été estimés à 5,7ha. Au cours des études complémentaires une analyse fine sur le plan parcellaire a permis d'évaluer précisément les impacts, et de réévaluer ainsi à 5,2ha l'impact foncier du projet.

La nouvelle plateforme étant dédiée au Tram 13 express, la signalisation et l'électrification sont de type urbain.

Les voies et les talus du RFN ne seront pas impactés.

La route du Clocher d'Achères sera franchie par un nouveau pont-rail (PRA), afin d'éviter la création d'un passage à niveau et des travaux importants de terrassement.

Au nord de la route du Clocher d'Achères, la nouvelle plate-forme reste implantée au niveau du terrain naturel, contiguë au talus des voies ferroviaires.

Le positionnement de la station terminus Achères Ville RER est envisagé à l'est des voies du RFN. **Le passage sous voies ferrées (avenue de Conflans / rue Camille Jenatzy) sera élargi afin d'y insérer la plateforme tramway, deux voies de circulation en zone 30 (partage voiture/cycle), et des trottoirs confortables pour les cheminements est-ouest.** Ces aménagements permettront d'améliorer l'accessibilité du quartier en développement (projets de ZAC Petite Arche) à l'Est de la gare d'Achères Ville RER.

La station d'Achères Ville RER s'implante au droit de l'entrée est de la gare, à proximité immédiate du parking relais. Le parvis de la gare sera entièrement réaménagé en vue de faciliter les cheminements intermodaux et les liaisons avec la ZAC Petite Arche. Des stationnements vélos seront aménagés sur le parvis, ainsi qu'un local (environ 25 m²) pour l'exploitant du Tram 13 express. Les correspondances avec le RER A, la ligne L du Transilien et la gare routière seront assurées via le passage existant de la gare.

Pour les besoins d'alimentation en énergie du tramway une sous-station électrique sera également implantée sur le parvis en pied du talus ferroviaire.

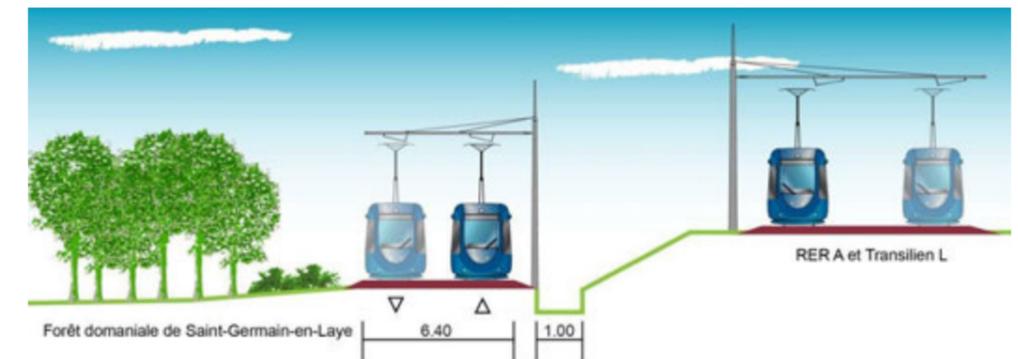


Figure 155 : Principe d'insertion de la nouvelle plateforme à créer contiguë aux voies du RFN

Source : STIF, 2013

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- des terrassements et la création d'une nouvelle plateforme à double voies parallèlement aux voies ferrées existantes (ligne RFN d'Achères à Pontoise) ;
- la pose de nouvelles voies ;
- la mise en œuvre d'une signalisation de type tramway ;
- l'électrification de type urbain (750 V CC) avec la création d'une nouvelle sous- station ;
- la création de la station terminus à Achères Ville RER ;
- la création d'un pont-rail au-dessus de la route du clocher d'Achères ;
- l'élargissement du pont-rail de la ligne d'Achères à Pontoise au-dessus de l'avenue de Conflans / rue Camille Jenatzy à Achères ;
- des travaux d'assainissement.

7. LE MATERIEL ROULANT



Figure 156 : Matériel roulant de type Citadis Dualis

Source : SNCF Mobilités, 2016

7.1. Caractéristiques principales du tram-train

Le tram-train est **destiné à circuler à la fois sur le RFN, et sur des réseaux urbains à l'instar du tramway**. Il permet d'utiliser les avantages offerts par chacun des systèmes : la vitesse du train sur le RFN et l'insertion urbaine, facilitée par des courbes de faible rayon, en ville. Sur les sections urbaines, à l'instar d'un tramway, le tram-train peut franchir un carrefour routier à niveau.

Ses caractéristiques techniques répondent aux exigences des deux types d'environnement et les véhicules obéissent à une double réglementation ; ils doivent être autorisés à la fois au titre du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et au titre du décret 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

7.2. Dimensionnement du parc de matériel roulant

Le choix du matériel roulant s'orientera vers un matériel de type tram-train qui roule sur le RFN et en milieu urbain (dans la continuité de la phase 1). Ce matériel répond aux besoins de circulation sur le RFN et en milieu urbain.

Ces rames auront 4 caisses, feront 42 m de long pour une largeur de 2,65 m et une hauteur de 3,5 m. Le plancher se situe à 35 cm du plan de roulement et toutes les portes sont équipées d'un comble lacune amovible pour permettre une accessibilité optimale aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Son architecture permet l'intercirculation intégrale et le respect des normes PMR. Tous les quais seront mis à une hauteur permettant de respecter les normes PMR d'accessibilité.

Les passagers accèdent au tram-train par 4 portes et disposent de l'information voyageurs embarquée visuelle et sonore nouvelle génération.

La capacité des rames est de l'ordre de 250 passagers (assis + debout).

Dans le cadre de la phase 2, 11 rames sont nécessaires à l'exploitation de la ligne : 9 pour le service voyageur et 2 pour la réserve (exploitation et maintenance). Ces rames viennent s'ajouter aux 9 qui seront déjà exploitées dans le cadre de la phase 1 (7 pour le service voyageur et 2 pour la réserve exploitation et maintenance).

7.3. Aptitude à la circulation sur le RFN et sur voirie urbaine

Le matériel roulant tram-train, qui comporte des roues spécifiques, une motorisation renforcée et des systèmes embarqués ferroviaires et urbains, est un matériel apte à circuler sur le RFN et les sections urbaines. Une zone de transition est nécessaire entre ces deux modes. Cette zone de transition est un secteur géographique (ou une section de voie) qui permet à un tram-train de passer :

- d'une alimentation électrique par caténaire en 25 kV CA à une alimentation électrique par LAC en 750 V CC ;
- d'un mode d'exploitation à un autre : du mode train avec conduite sur signaux et contrôle de vitesse par balises au mode tramway avec conduite à vue et vice-versa ;
- d'un domaine RFN à un domaine public ;
- d'un changement de sens de circulation (à droite sur le réseau urbain, à gauche sur le RFN « classique »).

En d'autres termes, le tram-train se débranche du RFN pour venir s'insérer en milieu urbain (ou bien se rebranche sur le RFN dans l'autre sens).

8. 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)
Nombres 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.

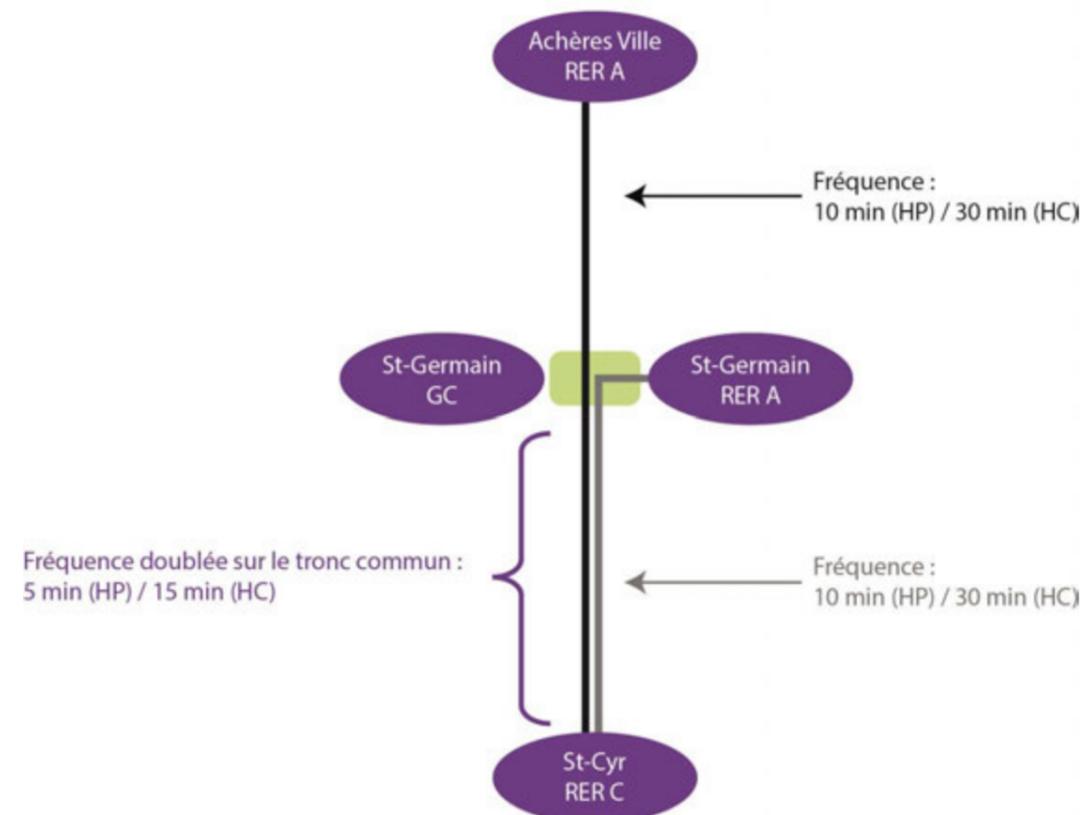


Figure 157 : Fréquence prévisionnelle offerte par tronçon

Source : STIF

9. COUTS D'INVESTISSEMENT

Il est rappelé que **le coût du projet initial a été évalué à 103 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant. Suite à l'enquête d'utilité publique de 2014 et aux conclusions de la commission d'enquête associées, des études complémentaires ont été menées sur la variante de tracé urbain par Poissy.

Au stade du DOCP complémentaire d'octobre 2015, le coût du tracé urbain par Poissy a été évalué à 216 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant.

Des études plus approfondies ont ensuite permis de préciser l'insertion du tracé alternatif par Poissy, et plus globalement d'affiner la conception du projet dans son ensemble. **A ce titre, il est à noter que le coût du tracé initial estimé à 103 M€ HT₂₀₁₃ au stade de l'enquête publique initiale de 2014, verrait son coût réévalué à environ 136 M€ HT₂₀₁₃ compte tenu des études plus précises qui ont été réalisées depuis.** Ces évolutions du coût s'expliquent principalement par :

- une réévaluation des coûts pour les travaux préparatoires (dont la dépollution), de plate-forme du tram-train (dont l'assainissement), d'ouvrages d'art, de voirie/espaces publics sur la base d'études plus approfondies ;
- des modifications de programme visant à optimiser l'exploitabilité et la maintenabilité du Tram 13 express ;
- le phasage de certains travaux du SMR initialement prévus dès la phase 1 du projet.

Au stade du Schéma de Principe de 2017, **le coût du tracé urbain a été réévalué à 250,5 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant. Les évolutions du coût par rapport au DOCP complémentaire s'expliquent principalement par :

- des modifications de programme dans le secteur urbain entraînant des opérations induites plus importantes (notamment les secteurs de la place de l'Europe et le long de la ZAC Rouget de Lisle) ;
- des modifications de programme visant à optimiser l'exploitabilité et la maintenabilité du Tram 13 express ;
- une réévaluation des coûts pour les travaux préparatoires, de plate-forme du tram-train, d'ouvrages d'art, de voirie/espaces publics et des équipements urbains sur la base d'études plus approfondies ;
- le phasage de certains travaux du SMR initialement prévus dès la phase 1 du projet ;
- une réévaluation du coût des acquisitions foncières d'après une estimation sommaire et globale de France Domaine.

En prenant en compte le coût réévalué du tracé initial à 136 M€ HT₂₀₁₃, le coût d'investissement des infrastructures du tracé urbain par Poissy se décompose de la manière suivante :

	Coût en M€ HT ₂₀₁₃
Montant des infrastructures du tracé initial	136
Economie relative au tronçon non réalisé du tracé initial (entre Poissy GC et Chêne Feuillu)	-30
Montant des infrastructures nouvelles du tracé urbain par Poissy	144,5
Total	250,5

- **Le coût du matériel roulant est estimé à 52,8 M€ HT₂₀₁₃** correspondant à l'acquisition de 11 rames. Le matériel roulant est financé à 100% par le STIF.

10. LES PARTENAIRES DU PROJET

➤ Contrat de Plan Etat-Région (CPER)

Le Contrat de Plan 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. Le gouvernement a annoncé le lancement d'une nouvelle génération de CPER pour la période 2015-2020..

➤ 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.

➤ Modification de la raison sociale RFF

L'enquête publique initiale avait été réalisée avec Réseau ferré de France (RFF) et la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

RFF cesse cependant d'exister le 31 décembre 2014. La nouvelle organisation de la SNCF est effective le 1er janvier 2015. La SNCF, par l'intermédiaire de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, devient propriétaire du réseau ferré national et de l'ensemble des gares et infrastructures ferroviaires.

10.1.1. Les porteurs du projet

Trois entités différentes portent les études relatives à la seconde phase du Tram 13 express jusqu'à l'élaboration du présent dossier : Île-de-France Mobilités (nouveau nom d'usage du STIF), SNCF Réseau et Mobilités.



Île-de-France Mobilités autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec SNCF Réseau et Mobilités.

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, ...), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Île-de-France Mobilités, composée 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).

Île-de-France Mobilités sera maître d'ouvrage de la section urbaine située entre Poissy et le terminus à Achères Ville RER. Elle assurera en outre la coordination d'ensemble du projet.



Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau est l'entreprise de référence pour la gestion et la maintenance du réseau ferré. Pour mener à bien ses missions, l'EPIC (Etablissement public à caractère industriel et commercial) s'appuie sur des équipes décentralisées en régions, et travaille en concertation avec les acteurs du système ferroviaire. Objectif partagé par tous : moderniser le réseau existant au profit des trains du quotidien.

SNCF Réseau regroupe tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau, il réunit les compétences auparavant dispersées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF).

SNCF Réseau sera maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le Réseau Ferré National (RFN) entre Saint-Germain GC et Poissy.

SNCF Mobilités - Transilien, 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.

SNCF Mobilités - Transilien assurera la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée par application du décret 83-816 du 13 septembre 1983 précité, en particulier celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

La procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est portée conjointement par le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Il est précisé que pour le projet du tracé initial présenté à l'enquête publique de juin à juillet 2014 et le projet du tracé alternatif par Poissy présenté à la présente enquête publique, les porteurs du projet sont les mêmes, à savoir : le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

10.1.2. Les financeurs

Trois entités différentes financent le projet Tram 13 express : 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 Tram 13 express au travers du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 qui prévoit une enveloppe de 284 M€ pour les travaux de la première phase du Tram 13 express et les études et premiers travaux de la deuxième phase.

L'Etat a également signé le protocole du 19 juillet 2013 avec la Région Ile-de-France relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « le Tram 13 express de Saint-Cyr à Achères » comme l'un des 42 projets d'importance d'Ile-de-France à financer et réaliser rapidement.



La Région est le principal financeur du développement des transports en commun en Île-de-France. Avec près d'1,5 milliard d'euros investis chaque année, elle œuvre quotidiennement à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens avec une priorité, le développement des transports de banlieue à banlieue. Elle est aujourd'hui partenaire du projet Tram 13 express.



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

**SOMMAIRE DE LA PARTIE 3 : DEROULEMENT ET BILAN DE LA
CONCERTATION COMPLEMENTAIRE PREALABLE**

PARTIE 3 : DEROULEMENT ET BILAN DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE PREALABLE	218
1. Le cadre général de la concertation préalable et ses objectifs	218
2. Déroulement de la concertation	219
2.1. Organisation et déroulement de la concertation relative au projet Tram 13 express Phase 2 .	219
2.2. Le dispositif de concertation mis en place	219
3. Bilan de la concertation complémentaire	223
3.1. La participation	223
3.2. Synthèse des avis et débats	223
3.3. Les engagements du STIF	224
3.4. La cohérence du projet avec le bilan de la concertation	224

PARTIE 3 : DEROULEMENT ET BILAN DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE PREALABLE

L'objet de cette partie est de présenter les modalités de la concertation complémentaire sur le projet Tram 13 express phase 2, qui s'est tenue du 7 mars au 8 avril 2016, ainsi que ses principales conclusions qui ont orienté la poursuite des études conduisant au projet soumis à la présente enquête publique complémentaire.

Le bilan complet de la concertation complémentaire est consultable en Pièce J (Annexes).

1. LE CADRE GENERAL DE LA CONCERTATION PREALABLE ET SES OBJECTIFS

Les articles L. 121-8 et R. 121-2 du code de l'environnement font obligation pour les maîtres d'ouvrage et personnes publiques ayant l'initiative d'opérations de création de lignes ferroviaires dont le coût est supérieur à 150M€ et inférieur à 300 M€ d'en rendre publics les objectifs et les caractéristiques essentielles, ainsi que leur décision de saisir ou de ne pas saisir la commission nationale du débat public.

Suite aux conclusions de l'enquête publique menée entre le 16 juin et le 26 juillet 2014 et à la réserve n°3 de la commission d'enquête, le Conseil du STIF a validé le lancement d'études complémentaires sur le tracé alternatif de Poissy. Ces études ont abouti à un DOCP complémentaire approuvé en octobre 2015. Il a servi de support de présentation lors de la concertation qui a eu lieu du 7 mars au 8 avril 2016.

Ce DOCP informe notamment sur :

- le contexte global du secteur d'étude et notamment sur les évolutions démographiques et urbaines avec une présentation des projets d'aménagement prévus pour les 10 – 15 prochaines années dans le secteur ;
- les grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase du Tram 13 express tels que la ZAC Rouget de Lisle (anciennement ZAC EOLES), la ZAC Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye, la ZAC Petite Arche à Achères, etc. ;
- les évolutions du trafic routier sur les principaux axes du secteur et des études de fréquentation des réseaux de transport collectif (comptages, enquêtes Origine / Destination, ...) ;
- les caractéristiques générales du projet, ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire et ses variantes.

La concertation a été organisée à l'initiative du STIF et avait pour objectifs principaux :

- d'informer sur le projet les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'échanger avec ces derniers afin d'écouter leur avis et d'enrichir le projet.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec les partenaires, un dispositif de dialogue avec le public adapté et cohérent avec ces objectifs.

2. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

2.1. Organisation et déroulement de la concertation relative au projet Tram 13 express Phase 2

La concertation complémentaire s'est déroulée du 7 mars au 8 avril 2016 sur le territoire des trois communes concernées : Saint Germain en Laye, Poissy et Achères. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, diverses rencontres ont été organisées sur le territoire de la commune de Poissy (la plus concernée par le tracé modifié) :

- une rencontre « voyageurs » en gare de Poissy RER (7 mars 2016) ;
- une réunion publique à Poissy (17 mars 2016) ;
- une rencontre « riverains » à Poissy (31 mars 2016).

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- une lettre d'information ;
- un dépliant d'information ;
- une affiche de la concertation ;
- un kit d'information à destination des communes ;
- des panneaux d'exposition ;
- la presse nationale, régionale et locale ;
- un site Internet dédié (<http://www.tangentielleouest.fr/>);
- un film sur le projet.

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition :

- un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié ;
- des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants et la lettre d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- des fiches avis disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- des urnes en mairie pour y déposer un avis.

2.2. Le dispositif de concertation mis en place

2.2.1. Préparation de la concertation

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre le STIF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, les financeurs (la Région Ile-de-France, le Département des Yvelines et l'Etat), les élus et les services techniques des collectivités concernées par le projet, les acteurs associatifs et économiques. Des rencontres régulières ont notamment eu lieu avec les collectivités, les services techniques du STIF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Des rencontres ont également été organisées avec les maires de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères à l'automne 2015 puis en amont de la concertation pour présenter les modalités de la concertation complémentaire.

Une réunion avec les élus de Poissy et les référents des quartiers de la Ville a eu lieu le 18 février 2016. Elle a permis de rappeler les objectifs et caractéristiques du projet, et plus particulièrement du nouveau tracé dans Poissy, ainsi que de présenter les modalités de la concertation.

2.2.2. Annoncer la concertation et informer sur le projet

2.2.2.1. Lettre d'information du mars 2016

Une lettre d'information de 6 pages a été diffusée à 55 700 exemplaires.

Elle a été déposée dans toutes les boîtes aux lettres à :

- Achères (9 800 exemplaires) ;
- Poissy (20 000 exemplaires) ;
- Saint-Germain-en-Laye (22 000 exemplaires).

Elle a également été déposée en 500 exemplaires dans les mairies des communes concernées par le projet ainsi que dans les mairies des communes concernées par la phase 1 du projet en 200 à 300 exemplaires.

Elle a été déposée dans le réseau CSO Véolia Transdev en 1000 exemplaires.

Elle a été distribuée lors des rencontres publiques à 1 500 exemplaires. Elle a été envoyée à la DRIEA, la Région Ile-de-France et au Département des Yvelines, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et au STIF.

La lettre a permis de relayer une information détaillée du projet sur le territoire concerné tout en annonçant les dates des rencontres avec le public.

Elle comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer sans frais un avis sur le projet.

2.2.2.2. Dépliant d'information

Un dépliant d'information à 6 volets, a été diffusé à 15900 exemplaires par des opérations de tractage et de mise à disposition sur le territoire du projet.

Il a été distribué en 750 à 3000 exemplaires dans les différentes gares à proximité du futur tracé du Tram 13 express Phase 1 et 2 (gare d'Achères Ville, Poissy, Saint-Germain RER, Saint-Germain Grande Ceinture, Saint-Nom-la-Bretèche, Saint-Cyr RER), et lors des rencontres publiques.

Il a également été mis à disposition dans les mairies (300 exemplaires pour les communes d'Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye et 150 à 200 exemplaires pour les communes concernées par la phase 1 du projet.

Il a été déposé dans le réseau CSO Véolia Transdev en 1500 exemplaires.

Des dépliants ont été envoyés à la DRIEA, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et au STIF.

Le dépliant a permis de relayer une information synthétique du projet sur le territoire concerné tout en annonçant les dates des rencontres avec le public.

Il comportait un volet détachable (carte T) permettant de renvoyer sans frais un avis sur le projet.



Figure 159 : Dépliant

2.2.2.3. Affiches de concertation

Des affiches précisant notamment les dates des rencontres publiques ont été mises en place dès le début de la concertation dans les communes du périmètre du projet. Au total, 392 affiches ont été distribuées.



Figure 158 : Affiche de concertation

2.2.2.4. Kit d'information à destination des communes

Un kit d'information a été transmis aux communes pour leur permettre de relayer l'information sur les modalités de concertation.

2.2.2.5. Panneaux d'exposition ;

Des panneaux d'exposition (annexe 3) ont été mis à disposition des communes d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye. Ils étaient également exposés lors des rencontres avec le public.

Ces panneaux présentaient de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de la concertation.

2.2.2.6. Presse nationale, régionale et locale.

Un communiqué de presse a été diffusé par le STIF à partir du 7 mars 2016 aux médias suivants :

- Presse départementale et régionale : Le Parisien, le Courrier des Yvelines, TV Fil 78, AFP, France Bleu...
- Presse professionnelle : Ville Rail et Transport, Mobilicité, Connexion, Le Moniteur...

Le communiqué de presse précisait les dates et les modalités de la concertation, les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer, et présentait le projet (caractéristiques, objectifs, calendrier et coût).

Différents médias ont relayé l'information sur la concertation : le courrier des Yvelines, Le Parisien, La Gazette des Yvelines, Yvelines Première, Le Moniteur, Le journal du Grand Paris, Evasionfm.com, 78actu.fr.

Les sites internet du Département des Yvelines, de la Ville de Saint-Germain-en-Laye, de la Ville de Poissy, de la Ville d'Achères, ont diffusé des informations concernant la concertation.

Le magazine municipal de Poissy, Le Pisciacais, a également relayé la concertation.

2.2.2.7. Site Internet dédié

Le site Internet dédié au projet (<http://www.tangentielleouest.fr/>) propose une information complète sur le projet et la démarche de concertation. Il a reçu plus de 5 000 visites du 7 mars au 8 avril 2016. Le site internet était relayé par les supports d'information, et était également accessible par un flash code présent sur les documents de la concertation.

Le site propose en téléchargement de nombreux documents relatifs au projet (DOCP complémentaire, délibérations du STIF, dépliant, lettre d'information, etc.).

Le site a également donné la possibilité aux internautes de laisser un avis sur le projet tout au long de la concertation complémentaire.

Le site reste ouvert après la fin de la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation, ainsi que le film du projet.

2.2.2.8. Le film du projet

Un film de présentation du projet a été diffusé lors des réunions publiques et mis en ligne sur le site Internet du projet, le 7 mars 2016. Entre le 7 mars et le 8 avril, il a été vu plus de 750 fois.

2.2.3. Echanger

Afin de toucher les différents publics concernés, le STIF, en accord avec ses partenaires, a proposé d'organiser plusieurs types de rencontres : une rencontre voyageurs, une réunion publique et une rencontre riverains. Au cours de ces rencontres, des contributions écrites ont été recueillies en plus des expressions orales.

Une rencontre avec les voyageurs a été organisée en gare RER de Poissy le 7 mars 2016. Des représentants des porteurs de projet sont allés à la rencontre des usagers, pour les informer sur le projet et la concertation à l'aide du dépliant et de la lettre d'information. Ces rencontres ont également permis de recueillir les remarques et suggestions des usagers.

La rencontre « voyageurs » a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet et figurant en annexe du présent bilan.

Une réunion publique s'est tenue à Poissy le 17 mars 2016, réunissant 300 personnes, pendant 2h40. Elle a permis aux élus, aux associations, aux acteurs économiques et au grand public de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur celui-ci.

Elle a été organisée à l'intention des habitants et acteurs des villes du territoire du projet Tram 13 express phase 2, à savoir Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.



Figure 160 : Réunion du 17 mars

Source : Bilan de la concertation complémentaire, STIF, juillet 2016



Figure 161 : Rencontre riverains du 31 mars 2016

Source : Bilan de la concertation complémentaire, STIF, juillet 2016

Une rencontre « riverains » a eu lieu le 31 mars 2016 à l'intention des habitants de Poissy directement concernés par le nouveau tracé, réunissant 230 personnes pendant 2h30.

Cette rencontre, initialement prévue pour une soixantaine de personnes, a été ouverte à davantage de participants pour tenir compte de la forte mobilisation.

Elle a permis de diffuser une information précise et détaillée par secteur aux personnes les plus riveraines concernées par le tracé urbain et de répondre à leurs questions spécifiques.

2.2.4. Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des rencontres publiques, soit à l'écrit via le dépôt d'avis sur le formulaire en ligne sur le site Internet, via le coupon T, via les fiches avis en réunion publique ou via un courrier adressé au STIF.

- **Un espace sur le site Internet** a permis à ceux qui le souhaitent de déposer un avis, du 7 mars au 8 avril 2016. Les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site. Au 8 avril 2016, 279 avis ont été déposés sur le formulaire en ligne.
- **Des coupons T**, volets détachables inclus dans les dépliants et la lettre d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient les renvoyer gratuitement par voie postale. Entre le 7 mars et le 8 avril 2016, 476 cartes T ont été renvoyées.
- **Des fiches de dépôt d'avis** étaient mises à disposition du public lors des rencontres publiques. Au total, 33 avis ont été recueillis de cette manière : 26 en réunion publique et 7 en rencontre voyageurs.
- **8 contributions d'acteurs** ont également été recueillies, adressées sur le site Internet, ou par courrier au STIF :
 - Association des usagers des transports en Île de France (AUT IDF) ;
 - Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB) ;
 - Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie ;
 - Vivons notre ville ;
 - Département du Val d'Oise ;
 - Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain ;
 - EELV - groupe local Poissy Val de Seine ;
 - Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

3. BILAN DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

Le chapitre ci-après présente les principaux éléments du bilan de la concertation complémentaire.

3.1. La participation

Au total, 862 avis ont été recueillis dont la grande majorité ont été déposés dans les urnes ou envoyés par courrier.

Modalités de recueil des avis	Nombre d'avis
Cartes T	476
Fiche déposée en réunion publique	26
Fiche déposée lors de la rencontre « voyageurs »	7
Fiche déposée dans les urnes communales	29
Total des fiches questions	62
Avis et contributions déposés sur le site Internet	279
Avis à l'oral lors des rencontres publiques	42
Contributions par courrier	3
TOTAL des avis	862

Tableau 11 : récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation

3.2. Synthèse des avis et débats

Les avis s'articulent autour de cinq sous-parties :

- La concertation complémentaire ;
- L'opportunité du projet et du tracé urbain ;
- Les attentes concernant l'insertion du tracé dans Poissy ;
- Les attentes exprimées sur les autres sections du projet Tram 13 express phase 2 ;
- Les attentes sur la mise en œuvre du projet.

Seuls les éléments principaux, ayant fait l'objet de nombreux avis sont présentés.

Le bilan complet de la concertation est présenté en annexes (Pièce J du présent dossier d'enquête publique).

Il est retenu de la concertation les principales préoccupations suivantes :

- **Sur l'organisation de la concertation**
 - La demande d'avoir des informations complémentaires sur le projet suite à la concertation et d'être associé à la suite de la réflexion.
- **Sur l'opportunité du tracé urbain**
 - Des avis majoritairement favorables au tracé urbain par Poissy, avec néanmoins plusieurs personnes exprimant des inquiétudes concernant son insertion et d'autres souhaitant le maintien du tracé initial.
 - La demande de desserte directe du Technoparc par le tracé urbain, ou a minima, l'amélioration de sa desserte.
 - La demande de desserte du sud d'Achères, en particulier du secteur du Chêne Feuillu, qui pourrait être combinée à la desserte du Technoparc.
- **Sur l'insertion du tracé urbain dans Poissy**
 - Une attente d'informations complémentaires sur les acquisitions foncières (calendrier, procédure) émanant des acteurs économiques et des particuliers (propriétaires et locataires).
 - Le souhait d'une réduction des impacts sonores et visuels, en particulier rue Adrienne Bolland et boulevard Gambetta.
 - Le souhait d'une limitation des impacts sur la circulation automobile à Poissy, qui souffre déjà d'un trafic dense lié au transit de poids-lourds et d'automobilistes qui ne bénéficient pas d'itinéraires de contournement.
 - La demande d'une articulation efficace avec la gare de Poissy RER.
- **Sur l'insertion des autres sections du Tram 13 express phase 2**
 - Le souhait d'un moindre impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye et l'attente du respect du fonctionnement du golf de Saint-Germain.
- **Sur la mise en œuvre du projet**
 - La demande d'une optimisation du calendrier et du coût du projet.
 - La limitation des nuisances en phase travaux.
 - La bonne articulation avec les transports existants et futurs du secteur.

3.3. Les engagements du STIF

A l'issue de cette phase d'écoute et d'échanges avec le public, le Conseil du STIF a décidé, dans sa délibération du 13 juillet 2016 :

- **de confirmer la poursuite du projet**, en tenant compte des enseignements issus de la concertation complémentaire, pour l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique complémentaire ;
- de s'engager, en réponse aux observations portant sur le projet soulevées lors de la concertation, à :
 - **poursuivre et approfondir les études concernant l'insertion du tracé urbain dans Poissy**, ses bénéfices et impacts par rapport au tracé initial, en vue d'apporter toutes les précisions nécessaires au public lors de l'enquête publique complémentaire ;
 - **porter une attention particulière à l'intégration du tram-train dans son environnement** urbain ainsi qu'à la limitation des impacts sonores et visuels ;
 - **approfondir le positionnement des stations** afin de garantir une intermodalité optimale, notamment en gare de Poissy RER ;
- de s'engager, en réponse aux observations spécifiques à différents secteurs de Poissy, à :
 - **optimiser et quantifier les impacts fonciers**, notamment sur les secteurs du boulevard Gambetta et de la rue Adrienne Bolland et porter une attention particulière à la concertation continue sur ce thème ;
 - **approfondir les études d'insertion du tram-train, dans le secteur Saint-Exupéry-Adrienne Bolland notamment**, afin de limiter les impacts sur le cadre de vie des riverains ;
 - **étudier les possibilités d'amélioration de la desserte** du Technoparc de Poissy et du Chêne-Feuillu à Achères ;
- **de veiller à la bonne articulation entre le projet, les modes de transports existants sur le territoire, et le projet de Pôle d'échange multimodal de Poissy** ainsi qu'à la réorganisation du réseau de bus à l'horizon de la mise en service ;
- **d'être attentif aux aménagements destinés aux modes actifs**, et notamment à la continuité des itinéraires cyclables sur la section urbaine et à l'accessibilité des aménagements piétons ;
- **de poursuivre l'information sur le projet**, en concertation étroite avec les acteurs locaux.

3.4. La cohérence du projet avec le bilan de la concertation

Le projet présenté à l'enquête publique est cohérent avec les enseignements issus de la démarche de concertation complémentaire initiée en mars 2016 et poursuivie tout au long des études complémentaires.

Le présent dossier reflète la volonté des maîtres d'ouvrage de poursuivre le projet, en précisant les impacts liés au tracé par Poissy. En effet, l'étude d'impact actualisée permet d'apprécier les impacts positifs et négatifs accompagnés des mesures adéquates limitant les incidences sur le cadre de vie des riverains et sur l'environnement. La pièce 0 permet de comparer les bénéfices et les impacts du tracé par Poissy par rapport au tracé initial.

Le projet a été élaboré en tenant compte des engagements de la concertation complémentaire concernant l'insertion du Tram 13 express dans Poissy, objet de nombreuses remarques durant la concertation ;

- De nombreuses variantes d'insertion ont été étudiées afin de retenir pour chacune des séquences du tracé une solution optimale en termes de fonctionnement urbain, d'insertion paysagère et d'exploitabilité du tram. Ces études ont été réalisées en étroite concertation avec les acteurs locaux et ont notamment permis de réduire les impacts sur le foncier et sur le cadre de vie. En particulier le long du boulevard Gambetta, la solution retenue avec le réaménagement de la rue en zone 30 a permis de réduire l'emprise nécessaire pour l'insertion du projet. Par ailleurs, l'insertion paysagère du projet le long de la rue Adrienne Bolland a été approfondie et partagée avec les riverains lors de la réunion d'information du 5 janvier 2017. Les maîtres d'ouvrage poursuivront la recherche d'optimisations dans les phases d'études ultérieures en vue de présenter précisément les besoins d'emprises au stade de l'enquête parcellaire.
- Le positionnement retenu pour les trois stations de Poissy permet à la fois d'assurer une desserte optimale des populations et emplois (actuels et futurs) et d'optimiser l'intermodalité avec le pôle de Poissy et l'offre de bus. Des aménagements en faveur des cycles et des piétons sont prévus le long du tracé à Poissy et à proximité de chaque station. Le réseau de bus sera réorganisé de manière à permettre des correspondances les plus efficaces possibles. Ces études ont fait l'objet d'un dialogue continu avec l'équipe en charge des études du réaménagement du pôle de Poissy.
- Les possibilités d'amélioration de la desserte du Technoparc de Poissy ont été étudiées. Le STIF a lancé une étude permettant d'établir un diagnostic des besoins et des difficultés actuelles de la desserte du Technoparc. pour rechercher des solutions permettant d'améliorer son accessibilité, en partenariat avec les collectivités concernées. Cette étude, constituée d'investigations de terrain et d'une enquête, a été organisée auprès des salariés du Technoparc afin d'identifier leur itinéraire et mode de déplacement actuel. Par la suite, il s'agira de définir avec les acteurs concernés les actions possibles pour améliorer les conditions d'accès du Technoparc. Le cas échéant ces actions pourront être mises en œuvre dans le cadre d'opérations connexes au projet Tram 13 express phase 2.

Les maîtres d'ouvrage ont porté une attention particulière à la concertation continue et ont notamment présenté l'avancement des études d'insertion aux riverains du quartier Saint-Exupéry lors d'une réunion d'information le 5 janvier 2017. Les maîtres d'ouvrage poursuivront la démarche d'information auprès des riverains concernés en amont de l'enquête publique complémentaire. Lors des phases ultérieures d'études et de travaux, la démarche d'information et de dialogue avec le public et les acteurs concernés par le projet sera également poursuivie.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1. FIGURES

Figure 1 : Aménagement global du Tram express 13 Phase 2.....	56	Figure 31 : Répartition du stationnement à proximité de la gare d'Achères-Ville.....	111
Figure 2 : Planning prévisionnel	57	Figure 32 : Bilan du stationnement du projet	111
Figure 3 : Tracé initial de la Tangentielle Ouest.....	58	Figure 33 : Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude	112
Figure 4 : Tracé alternatif de la Tangentielle Ouest.....	60	Figure 34 : Réseau lourd de transport en commun d'Ile-de-France en Grande Couronne	113
Figure 5 : Extrait de la carte de destination générale des sols du nouveau SDRIF approuvé le 27 décembre 2013	64	Figure 35 : Carte du réseau tram en Île-de-France	114
Figure 6 : Communes concernés par le CDT Confluence Seine Oise, 2012	65	Figure 36 : Lignes fortes du réseau de bus.....	115
Figure 7 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris	65	Figure 37 : Plan du réseau urbain de Poissy 2008 Source : Plan Transdev (mise à jour EDEIS, 2016)	116
Figure 8 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030	67	Figure 38 : Plans des gares routières nord (à gauche) et sud de Poissy (à droite) Source : Gare routière de Poissy, prospectus d'information pour le 4 janvier 2016.....	116
Figure 9 : Le projet TGO (Tram 13 express) identifié dans le PDUIF Source : Carte « un réseau ferroviaire renforcé et plus performant » - PDUIF 2014, STIF	69	Figure 39 : Plan des lignes de bus dans le secteur d'étude	117
Figure 10 : Schéma synthétique du déroulement de l'enquête publique.....	73	Figure 40 : Extrait du réseau de bus dans le secteur de la Bruyère	118
Figure 11 : Bilan sur les étapes passées et à venir du projet.....	79	Figure 41 : Extrait du réseau de bus dans le quartier Saint-Exupéry.....	118
Figure 12 : L'occupation des sols	92	Figure 42 : Lignes de bus interceptant le tracé à Achères.....	119
Figure 13 : Densité de population en 2012 à la commune	93	Figure 43 : Le réseau VVV à terme.....	120
Figure 14 : Densité d'emplois en 2012 à la commune	94	Figure 44 : Les aménagements prévus dans le cadre du schéma VVV.....	121
Figure 15 : Principaux flux intra-communes (domicile-travail et domicile-études)	95	Figure 45 : Aménagements cyclables existants à Poissy (source : MDB, 2014)	121
Figure 16 : Migrations pendulaires domicile-travail	96	Figure 46 : Stationnements vélo dans à proximité de la gare Poissy RER.....	122
Figure 17 : Migrations pendulaires domicile-études	97	Figure 47 : Perspective ZAC Petite Arche à Achères.....	123
Figure 18 : Le réseau routier principal et trafics journaliers 2010-2011.....	100	Figure 48 : ZAC Petite Arche.....	124
Figure 19 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD190.....	101	Figure 49 : Port Seine Métropole Ouest	124
Figure 20 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD30	101	Figure 50 : Insertion paysagère ZAC Rouget de Lisle.....	125
Figure 21 : Trafics tous véhicules en JO sur la RN184.....	102	Figure 51 : Plan masse ZAC Rouget de Lisle.....	125
Figure 22 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 dans les voiries urbaines	103	Figure 52 : Constructions neuves sur la rue de la Bruyère / Poissy GC.....	125
Figure 23 : Trafic sur la zone d'étude en Heure de Pointe du Matin.....	105	Figure 53 : Constructions neuves sur le boulevard Gambetta à Poissy.....	125
Figure 24 : Trafic sur la zone d'étude en Heure de Pointe du Soir	106	Figure 54 : Plan de situation du projet immobilier à l'arrière de la mairie de Poissy source : Ville de Poissy	126
Figure 25 : Carte des itinéraires de convois exceptionnels	107	Figure 55 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire	126
Figure 26 : Stationnement actuel dans le secteur de la Bruyère et sur l'avenue de Versailles	108	Figure 56 : Réaménagement du secteur de la Coudraie	126
Figure 27 : Stationnement actuel sur la boulevard Gambetta.....	109	Figure 57 : Secteur du Grand Cormier.....	127
Figure 28 : Les stationnements liés à l'activité commerciale le long de la RD190 (boulevard Gambetta).....	109	Figure 58 : Refonte de la station d'épuration Seine-Aval.....	127
Figure 29 : Places de stationnement actuelles sur la rue St Sébastien	110	Figure 59 : Perspective de la ZAC.....	127
Figure 30 : Places de stationnement actuelles sur la rue Adrienne Bolland.....	110	Figure 60 : Modélisation de l'Ecopôle	128
		Figure 61 : Plan de principe des aménagements.....	128
		Figure 62 : Projets urbains dans le périmètre d'étude à l'horizon 2030.....	129
		Figure 63 : Projets routiers structurants dans les Yvelines.....	130
		Figure 64 : Liaison RD190-RD30.....	131
		Figure 65 : Tracé de l'A104	131
		Figure 66 : Plan Général des Travaux liaison RD30 - RD190.....	131
		Figure 67 : Présentation du prolongement du RER E vers l'ouest	132

Figure 68 : Le périmètre d'étude du pôle de Poissy	133	Figure 103 : Coupe de principe applicable aux deux tracés (dimensions appliquées ci-dessous à la réutilisation de la Grande Ceinture).....	173
Figure 69 : Schéma du RER A.....	134	Figure 104 : Variantes de positionnement de la station d'Achères Ville à l'ouest ou à l'est des voies ferrées.....	176
Figure 70 : Les sections du projet Paris-Normandie	135	Figure 105 : Variante A1 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quais latéraux	177
Figure 71 : Plan global d'aménagement du Transport en Commun en Site Propre sur la RD 190.....	136	Figure 106 : Variante A1 bis - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quai central	177
Figure 72 : Synthèse des besoins de liaisons (Tram 13 express : Rabattement sur 3 axes structurants vers La Défense et Paris)	137	Figure 107 : Variante A2 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, avant le carrefour	179
Figure 73 : Localisation de la Grande Ceinture	141	Figure 108 : Schéma de représentation du scénario maximaliste du projet de raccordement ferré de PSM.....	180
Figure 74 : Tangentielle Ouest-Sud	143	Figure 109 : Schéma de représentation du scénario de base du projet de raccordement ferré de PSM.....	180
Figure 75 : Les deux variantes de tracé approfondies à Poissy : en haut le tracé par le centre-ville, en bas le tracé par la RD190 (tracé retenu).....	146	Figure 110 : Variante B1 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant	181
Figure 76 : Tracé présenté à l'enquête publique de 2014	147	Figure 111 : Variante B2 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies	182
Figure 77 : Tracé urbain par Poissy	147	Figure 112 : Tracé du Tram 13 express Phase 2 entre Saint-Germain GC et Poissy.....	185
Figure 78 : Tracé général du Tram 13 express.....	152	Figure 113 : Franchissements des voies de la Grande Ceinture dans le Golf de Saint-Germain-en-Laye.....	186
Figure 79 : PN 10,2 : le plus au sud.....	155	Figure 114 : Principe d'insertion sur le RFN – au sud au niveau de Saint-Germain- GC	186
Figure 80 : PN 10,4 : intermédiaire	155	Figure 115 : Principe d'insertion sur le RFN – dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye au niveau de la traversée du golf de Saint-Germain-en-Laye	186
Figure 81 : PN 10,5 : le plus au nord	155	Figure 116 : Localisation de la zone de transition	187
Figure 82 : Pont rail de la Grande Ceinture depuis la RD 190.....	159	Figure 117 : Principe d'insertion et de fonctionnement du Tram 13 express Phase 2 au niveau de la zone de débranchement du RFN au sud de Poissy.....	188
Figure 83 : Insertion en site mixte sous l'ouvrage.....	159	Figure 118 : principe d'insertion de la zone de débranchement/raccordement à la GC	189
Figure 84 : Insertion de principe en site mixte sous l'ouvrage	159	Figure 119 : principe d'insertion de la zone de transition.....	189
Figure 85 : Elargissement du pont rail de la Grande Ceinture	160	Figure 120 : principe d'insertion en bas de la rampe de raccordement.....	190
Figure 86 : Insertion de principe en site propre sous l'ouvrage	160	Figure 121 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur la rue de la Bruyère au niveau du carrefour avec l'avenue Fernand Lefebvre.....	191
Figure 87 : Insertion à 18 m.....	162	Figure 122 : Tracé du Tram 13 express Phase 2 dans Poissy	192
Figure 88 : Insertion à 18 m.....	162	Figure 123 : Carrefours interceptés par le Tram 13 express Phase 2 dans Poissy.....	192
Figure 89 : Insertion à 20 m.....	163	Figure 124 : Principe de Pont-rail	193
Figure 90 : Aménagement de la place de l'Europe en rond-point à feux avec insertion latérale nord du Tram 13 express.....	165	Figure 125 : Principe de Pont-route	193
Figure 91 : Aménagement de la place de l'Europe en carrefour à feux en croix avec insertion latérale sud du Tram 13 express.....	166	Figure 126 : ouvrage existant de la RD 190.....	193
Figure 92 : Coupe de l'existant sous l'ouvrage de la RD30.....	168	Figure 127 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur la rue de la Bruyère	193
Figure 93 : Principe d'insertion de la variante élargissement de l'ouvrage de la RD 30 existant	168	Figure 128 : Principe d'insertion du projet sur la rue de la Bruyère (coupe AA').....	193
Figure 94 : Vue en plan du nouvel ouvrage sous la RD 30	168	Figure 129 : Principe d'insertion du passage sous le pont ferroviaire de la RD 190 avec l'ouvrage existant à gauche et le nouvel ouvrage à droite.....	194
Figure 95 : Vue en coupe (AA' sur vue en plan) de l'ouvrage sous la RD 30.....	169	Figure 130 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 au niveau du carrefour entre la rue de la Bruyère et la RD190	195
Figure 96 : Vue en plan du tracé sur la voie en tiroir	169	Figure 131 : Signal R24.....	196
Figure 97 : Profil existant –rue Adrienne Bolland (haut) et insertion du Tram 13 express en bas de talus (bas)	170	Figure 132 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur l'avenue de Versailles (RD190)	196
Figure 98 : Profil existant –rue Adrienne Bolland (haut) et insertion et insertion du Tram 13 express en haut de talus (bas)	171	Figure 133 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur l'avenue de Versailles (RD190) au niveau de la station Poissy Gambetta (square Erard Prieur).....	197
Figure 100 : Franchissement du groupe V par l'ouvrage existant de la Grande Ceinture	173		
Figure 100 : Franchissement du groupe V par un nouvel ouvrage parallèle à l'existant	173		
Figure 101 : Photos de l'ouvrage actuel	173		
Figure 102 : Exemple de Pont Bow String	173		

Figure 134 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur le boulevard Gambetta (RD190).....	198
Figure 135 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur le boulevard Gambetta en direction du nord (intersection avec le boulevard Devaux)	199
Figure 136 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 et des aménagements cyclables entre la RD 190 et la ZAC Rouget-de-Lisle	200
Figure 137 : Place de l'Europe vu depuis le boulevard de l'Europe.....	201
Figure 138 : Correspondances entre la station Poissy RER et le pôle gare de Poissy	201
Figure 139 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 au niveau de la station Poissy RER et du carrefour de la place de l'Europe.....	201
Figure 140 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur la place de l'Europe (vue plongeante depuis l'angle nord-ouest et la gare routière).....	202
Figure 141 : Vue actuelle de la place de l'Europe depuis le boulevard Gambetta (RD190) nord	202
Figure 142 : Voie en tiroir parallèle à la rue Saint-Sébastien	203
Figure 143 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 le long de la ZAC Rouget-de-Lisle.....	203
Figure 144 : Coupe de principe du projet entre la rue de la Faisanderie et la rue du Piquenard	204
Figure 145 : Coupe de principe du projet au droit du CDMU	204
Figure 146 : Coupe de principe du projet au droit de la RD 30.....	204
Figure 147 : Extrait du plan de réseau de bus actuel à proximité de la station Poissy ZAC	205
Figure 148 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur la rue Saint-Sébastien.....	205
Figure 149 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 au niveau de la station Poissy ZAC (Rue Saint-Sébastien, vue plongeant depuis le pont de la RD30)	206
Figure 150 : Insertion du Tram 13 express Phase 2 sur la rue Adrienne Bolland.....	207
Figure 151 : Intention d'aménagement du Tram 13 express Phase 2 sur la rue Adrienne Bolland en direction du Clos Saint-Germain	208
Figure 152 : Principe du saut de mouton	209
Figure 153 : Insertion du Tram 13 express au franchissement du Groupe V	209
Figure 154 : Tracé du Tram 13 express Phase 2 entre le Chêne Feuillu et Achères Ville RER	210
Figure 155 : Principe d'insertion de la nouvelle plateforme à créer contigüe aux voies du RFN.....	210
Figure 156 : Matériel roulant de type Citadis Dualis.....	212
Figure 157 : Fréquence prévisionnelle offerte par tronçon	213
Figure 158 : Affiche de concertation	220
Figure 159 : Dépliant	220
Figure 160 : Réunion du 17 mars	221
Figure 161 : Rencontre riverains du 31 mars 2016	222

2. TABLEAUX

Tableau 1 : Caractéristiques de la population dans le périmètre d'étude.....	93
Tableau 2 : Caractéristiques de l'emploi dans le périmètre d'étude.....	94
Tableau 3 : Trafics sur les réseaux routiers de la zone d'étude	100
Tableau 4 : Trafics moyens journaliers sur la RD190 (en 2012).....	101
Tableau 5 : Trafics moyens journaliers sur la RD30 (2012)	101
Tableau 6 : Trafics moyens journaliers sur la RN184.....	102
Tableau 7 : Caractéristiques des lignes interceptant le tracé dans le secteur de Poissy	117
Tableau 8 : Lignes de bus desservant Achères	119
Tableau 9 : Analyse multicritère des variantes de traitement des PN.....	156
Tableau 10 : Analyse multicritère des variantes de positionnement du terminus d'Achères Ville	184
Tableau 11 : récapitulatif du nombre et du type d'avis écrits et oraux recueillis pendant la concertation	223