



Tram

13 **express**

PROLONGEMENT

Saint-Germain > Achères



ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE UNIQUE

du 8 janvier au 9 février 2018



Dossier d'information

Toute l'info sur www.tram13-express.fr



Yvelines
Le Département



Le projet en bref

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

L'HISTORIQUE DU PROJET

Le projet est réalisé en 2 phases :

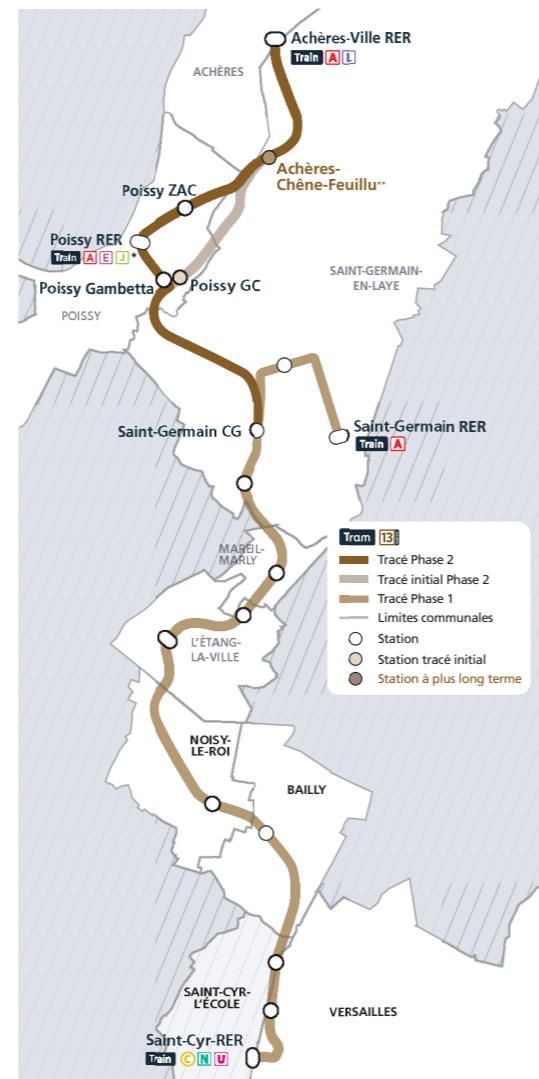
- La phase 1 reliant Saint-Cyr-RER à Saint-Germain-RER, déclarée d'utilité publique en février 2014, et dont les travaux ont démarré en février 2017.
- La phase 2 prolongeant le Tram 13 express de Saint-Germain à Achères.

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

Le tracé initial propose de réutiliser les voies existantes de la Grande Ceinture, passant au sud de l'agglomération de Poissy, de Saint-Germain GC jusqu'à Achères-Ville afin de permettre une correspondance avec les trains A et L. Il passe par le secteur du Chêne Feuillu où une station à plus long terme (conditionnée à la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et à la réalisation d'une nouvelle gare RER) est prévue pour permettre la correspondance avec le RER E.

Suite aux conclusions de l'enquête publique, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur la faisabilité d'un tracé alternatif permettant une correspondance avec la ligne E prolongée à l'Ouest en gare de Poissy RER. Compte tenu des avantages démontrés du tracé urbain dans Poissy par rapport au tracé initial, notamment en termes de desserte et de trafic voyageurs, les maîtres d'ouvrages ont décidé de présenter ce nouveau tracé au public lors d'une concertation complémentaire en 2016.

Tirant les enseignements de cette concertation, les maîtres d'ouvrage ont affiné les études et ont élaboré le schéma de principe et le dossier d'enquête publique complémentaires permettant au public de comparer les avantages et inconvénients des deux variantes de tracé et d'exprimer son avis pendant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.



* A l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare.
 ** Dans le cadre du tracé initial, la station Achères-Chêne-Feuillu est envisagée à plus long terme, sous réserve de la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

LE TRAM 13 EXPRESS, UN PROJET ESSENTIEL POUR LES YVELINES...

Le Tram 13 express concourra à :

- Développer les transports en commun du nord au sud du département pour répondre aux besoins de déplacement de rocade :** en reliant les gares de Saint-Cyr RER à Achères Ville RER, le Tram 13 express permet de répondre aux besoins de déplacements du nord au sud du territoire des Yvelines. Actuellement, pour relier ces destinations en transport collectif, il est nécessaire de passer par La Défense, engendrant des temps de parcours très longs.
- Améliorer les correspondances entre les lignes de transport :** le Tram 13 express offrira

des correspondances efficaces avec le réseau ferré (lignes A, C, E, L, N, U) mais aussi avec le réseau de bus qui sera restructuré afin de permettre aux voyageurs de rejoindre facilement les stations du Tram 13 express et d'améliorer la desserte du territoire en transports collectifs.

- Faciliter les déplacements entre les pôles d'activités**
Le Tram 13 express permettra de relier entre eux plusieurs pôles d'emplois et d'habitat : Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole, et avec des correspondances, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les projets urbains desservis par le Tram 13 express phase 2

- Le quartier Lisière-Pereire à Saint-Germain-en-Laye : le projet prévoit la création de 350 logements, 20 000 m² de bureaux, un EHPAD, ce qui représente 480 emplois et 1 100 habitants supplémentaires.
- Le quartier Rouget de Lisle à Poissy qui regroupera 2 000 logements, un centre scolaire, une crèche, 4 500 m² de commerce et de services, soit environ 5 000 habitants et de nombreux emplois supplémentaires.
- Le quartier Petite Arche à Achères : 88 logements, 110 000 m² de bureaux /d'activités, soit 3 200 emplois et 780 habitants supplémentaires.



Le futur quartier Rouget-de-Lisle

...ET RENFORÇANT LA DESSERTE DE POISSY

Le tracé par Poissy propose des correspondances renforcées avec le réseau de transports en commun par la desserte de la gare de Poissy RER et améliore la desserte des habitants et salariés de Poissy.

L'alternative du tracé par Poissy permettra de :

- Assurer une correspondance entre le Tram 13 express et la gare de Poissy ;
- Offrir un temps de parcours rapide et attractif sur la ligne Tram 13 express (notamment par

rapport à la voiture) tout en assurant une desserte optimale des secteurs denses de Poissy (quartier de la Bruyère, centre-ville, futur quartier Rouget de Lisle, quartier Saint-Exupéry) ;

- 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 savoir plus

Consultez la note sur les modifications substantielles du projet dans le dossier d'enquête d'utilité publique complémentaire (Volume 1, Pièce 0) qui présente les avantages et les inconvénients du tracé urbain par rapport au tracé initial pour le projet et l'environnement.

Les tracés initial et urbain : enjeux d'insertion

LE TRACÉ PAS À PAS

Les tronçons communs aux deux tracés

Le sud de Poissy

1 Le prolongement du Tram 13 express démarre au sud, en gare de Saint-Germain GC. Il emprunte les voies de la GC et traverse le golf de Saint-Germain-en-Laye. Les passages à niveau existants du golf seront supprimés et restitués via deux passages souterrains ainsi que par les ponts de la Mare aux Bœufs et des Volières qui seront réaménagés.

A la sortie du golf, démarrent les variantes de tracé :

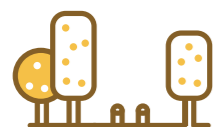
- réutilisation de la Grande Ceinture pour le tracé initial 4
- débranchement de cette dernière pour le tracé urbain 6.

Entre Chêne Feuillu et Achères

2 En direction d'Achères, le tracé du Tram 13 express quitte la Grande Ceinture et se positionne sur une nouvelle plateforme de type tramway. Cette double voie est implantée parallèlement aux voies ferrées actuelles, trop fréquentées par les lignes A et L pour pouvoir accueillir les circulations du Tram.

3 À Achères, le Tram 13 express s'insère à l'est de l'avenue de Conflans puis passe sous les voies ferrées de la ligne A par la rue Camille Jenatzy via un passage élargi afin d'insérer la plateforme tramway, deux voies de circulation en zone 30 (partage voiture/cycle) et des trottoirs confortables pour les piétons.

La station Achères-Ville-RER s'implante à proximité de l'entrée est de la gare desservie par les lignes A, L et les bus. Le parvis à l'est de la gare sera entièrement réaménagé en vue de faciliter les cheminements intermodaux et les liaisons avec la ZAC Petite Arche.



Intention d'aménagement sur le boulevard Gambetta à l'intersection avec le boulevard Devaux

Le tracé initial

Du sud de Poissy jusqu'au secteur Chêne Feuillu

4 Le Tram 13 express dessert l'ancienne gare Poissy Grande Ceinture transformée en station Poissy GC. Il poursuit ensuite sur les voies existantes de la Grande Ceinture jusqu'à franchir la ligne de Paris Saint-Lazare à Mantes au nord de Poissy.

Le secteur du Chêne Feuillu

5 Le Tram arrive ensuite au niveau du secteur du Chêne Feuillu où il est prévue à long terme de créer une 2^{ème} station, Achères - Chêne-Feuillu. Sa réalisation est conditionnée à la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et à la réalisation d'une nouvelle gare RER. Elle permettrait une correspondance avec le RER E.

Dans ce secteur, le Tram passe du mode train au mode tram pour poursuivre sa route jusqu'à Achères.

Le tracé urbain

La zone de transition entre le nord du golf de Saint-Germain-en-Laye et l'avenue F. Lefebvre

6 Ici, le tracé se débranche de la Grande Ceinture en vue de s'insérer sur voirie urbaine dans Poissy. Il passe du mode train au mode tram : changement de système d'alimentation électrique de conduite, et du sens de circulation ; passage du domaine ferroviaire au domaine public. Ensuite, le Tram rejoint le niveau de la rue

de la Bruyère grâce à une rampe de raccordement insérée dans le talus ferroviaire.

Avenue de Versailles

Le tram passe sous le pont ferroviaire franchissant la RD 190 existant. Ce pont sera élargi afin de restituer la circulation des véhicules, des cyclistes et des piétons et laisser ainsi un maximum de place aux modes doux.

7 La station Poissy Gambetta se situe au niveau du square Erard Prieur dont le traitement paysager sera pensé en cohérence avec la station (Cf. couverture du dossier).

Le boulevard Gambetta sera mis en zone 30 afin de permettre un apaisement général de la circulation et un partage sécurisé de la voirie entre les voitures, les cycles et les piétons. Cette solution de partage de la voie permet de réduire la largeur nécessaire et de limiter ainsi les impacts sur le foncier.

8 La station Poissy RER se situe au sud de la place de l'Europe, à environ 4 minutes à pied du pôle gare de Poissy desservi par les lignes A, E et une trentaine de lignes de bus. La correspondance sera assurée par des cheminements définis en cohérence avec le projet de réaménagement de la gare. La Place de l'Europe sera reconfigurée afin de distribuer de larges espaces aux modes actifs et d'assurer un réaménagement paysager de qualité plus attractif, plus accessible et plus apaisé.



Intention d'aménagement rue Adrienne Bolland

Les tracés initial et urbain

En savoir plus

Le centre de maintenance urbain sera utilisé par les équipes en charge de l'entretien des infrastructures urbaines (rails et équipement le long du tracé) du Tram 13 express. Sa localisation à proximité de rails permettra d'assurer des interventions rapides en cas de panne.

Boulevard de l'Europe / Quartier Saint-Sébastien

9 Dans ce secteur sera implanté le centre de maintenance urbain.

La station Poissy ZAC desservira le quartier Saint-Exupéry et la ZAC Rouget de Lisle et améliorera l'accessibilité au Technoparc, situé à un peu plus d'un kilomètre. Un diagnostic est en cours pour identifier les aménagements possibles améliorant les conditions de rabattement en bus et en modes actifs entre la station Poissy ZAC et le Technoparc.

Rue Adrienne Bolland

10 En vue de réduire l'emprise nécessaire, la plateforme du Tram s'insère en grande partie dans l'épaisseur actuelle du talus ferroviaire, ce qui nécessite la construction d'un mur de soutènement en partie basse. Le Tram sera séparé de la voirie par une haie basse. La rue sera réaménagée en zone 30. Après les travaux, l'écran végétal actuel, qui protège les riverains de la vue des voies ferroviaires, sera restitué le long du talus en veillant à une insertion paysagère de qualité.

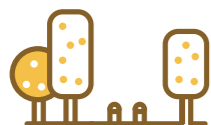
Le raccordement à la Grande Ceinture

11 À l'est du Clos Saint-Germain, au bout de l'impasse de la rue Adrienne Bolland, le Tram 13 express se raccorde à la Grande Ceinture via une rampe, insérée en talus, pour franchir, d'une part, le faisceau ferroviaire utilisé par le réseau Saint-Lazare / Mantes la Jolie et, d'autre part, la route de Loges.

Le Tram continue ensuite sa route vers le secteur du Chêne Feuillu où il rejoint la nouvelle plateforme de type tramway. 2

UN PROJET AUX IMPACTS MAITRISÉS

L'insertion du Tram 13 express engendrera, en phase d'exploitation, des impacts sur l'environnement à proximité du projet, notamment sur le milieu naturel et humain et sur les autres modes de transports. Les porteurs de projet cherchent à éviter les impacts, à les réduire s'ils sont inévitables, et à compenser ceux qui subsistent : c'est la démarche « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) ».



L'IMPACT SUR LA FORÊT ET LES ALIGNEMENTS D'ARBRES URBAINS

● Impacts en forêt de Saint-Germain-en-Laye

Dans le secteur Chêne Feuillu, l'insertion de la plateforme tramway, en parallèle des voies ferrées existantes, nécessite l'acquisition d'emprises dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye estimées à 5,2 ha.

Dans le cadre du tracé urbain, la mise en place des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture actuelle, au sud et au nord de Poissy, nécessite une emprise supplémentaire estimée à environ 1,7 ha, soit, au total, un impact de 6,9 ha.

● Mesures ERC associées :

Les études détaillées permettront, si cela est possible, de réduire davantage les emprises nécessaires.

Des compensations sont prévues : financement de travaux sylvicoles ou des projets de (re)boisement dans les Yvelines ; création, restauration d'habitats pour la faune et la flore impactées par le projet ; échange avec l'État, propriétaire de la forêt, de parcelles forestières en contrepartie des emprises nécessaires au projet.

● L'insertion du tracé urbain nécessite l'abattage de 332 arbres sur les diverses rues traversées à Poissy et Achères.

● Mesures ERC associées :

> Engagement des maîtres d'ouvrage de compenser cet impact :

1 arbre impacté = 1 arbre replanté.

> Environ 67% des arbres pourront être conservés ou replantés le long du tracé. Pour le reste, une compensation sera recherchée pour les replanter ailleurs.

LE FONCIER ET LE BÂTI

● Le tracé initial

L'insertion se faisant essentiellement sur les emprises de la Grande Ceinture et sur des emprises publiques (urbain et forestier), elle n'impacte pas le bâti.

● **Le tracé urbain :** Malgré les efforts pour réduire autant que possible la largeur de l'emprise du projet, ce dernier traversant un secteur dense, l'achat de terrains et de bâtiments sera nécessaire : 3 maisons le long du boulevard Gambetta, 11 maisons Efidis rue Adrienne Bolland et quelques parcelles de terrain (places de stationnement, bouts de jardins).

● Mesures ERC associées :

> Réduction au maximum de l'emprise du projet (insertion sur le domaine public ou privé non bâti ; création de zones à usage partagé de la voirie...).

> Étude parcellaire à venir pour déterminer avec précision quelles sont les emprises à acquérir.

> Concertation continue avec le bailleur Efidis et les riverains touchés par les acquisitions de bâti au cours des diverses étapes du projet, notamment pour définir des solutions à l'amiable.

En savoir plus

Pour en savoir plus sur les impacts et les mesures, consulter les pièces O (volume 1), F (volumes 2 et 3) et G (volume 4) du dossier d'enquête publique complémentaire.



L'impact sonore

Le tracé urbain par Poissy ne génère aucun dépassement des seuils réglementaires d'ambiance sonore, à l'exception de quelques habitations du Clos Saint-Germain, situées à l'extrémité est de la rue Adrienne Bolland. Pour ces habitations, il est prévu d'installer des protections acoustiques, comme l'isolation de façade par exemple.

En savoir plus

Pour en savoir plus sur les modifications du plan de circulation dans Poissy, consulter la page 28 de la pièce G (volume 4) du dossier d'enquête publique complémentaire.

LES CIRCULATIONS ROUTIÈRES

● **Le tracé initial :** en phase d'exploitation, le projet s'insérant principalement en milieu forestier et sur la Grande Ceinture, il n'impacte pas les circulations routières.

● **Le tracé urbain :** le projet pourra engendrer des modifications de la circulation routière. Les études de trafic et les nombreux échanges avec les acteurs du territoire (communes, Département des Yvelines, GPS&O), ont permis de retenir le scénario d'aménagement le plus favorable au maintien de la circulation, l'objectif étant de ne pas dégrader le fonctionnement du réseau routier à l'horizon de mise en service du Tram.

tions de sécurité routière et de cheminement des modes actifs.

Enfin, le projet propose une alternative à la voiture et entraîne de fait une amélioration des conditions de déplacement par la diminution induite du nombre d'usagers de la route (report des usagers vers le Tram 13 express et les autres moyens de transports en commun), notamment dans les secteurs actuellement chargés, comme la place de l'Europe :



Résultats des études de trafic

Situation actuelle	Horizon 2025 sans Tram 13 express ou avec le tracé initial	Horizon 2025 avec Tram 13 express
Congestion de la circulation aux heures de pointe sur la RD 190 et la place de l'Europe	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de 13% du trafic sur la place de l'Europe Accentuation de la congestion 	Trafic routier contenu voire réduit : baisse de 20% sur la place de l'Europe par rapport à la situation sans projet

Le projet contribue par ailleurs à apaiser la circulation à Poissy par l'aménagement de zones 30 qui permettront ainsi d'améliorer les condi-



La circulation à Poissy

En heure de pointe du matin et du soir, les flux de véhicules les plus importants à Poissy sont localisés au niveau du Pont de Poissy, un des rares points de franchissement de la Seine aux alentours. 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 proximité du tracé urbain, à l'horizon de la mise en service du Tram 13 express phase 2, le Conseil départemental des Yvelines envisage de mener deux projets qui contribueront, même si ce n'est pas leur objectif premier, à réduire ou à fluidifier les flux dans Poissy :

● **La liaison RD190-RD30.** Ce projet prévoit la création d'un pont sur la Seine d'environ 600 mètres au nord de Poissy à horizon 2024. Les travaux devraient démarrer en 2021. Il offrira une possibilité de contournement du centre-ville de Poissy et donc une réduction probable du trafic sur le pont de Poissy.

● **Le prolongement du boulevard de l'Europe.** L'objectif est de délester la RD 308 en créant une « RD 308 bis ». Au-delà de desservir la ZAC Rouget de Lisle, ce nouvel axe permettrait d'absorber notamment le report de trafic dû à l'insertion du Tram dans le secteur (tracé urbain). Pour l'instant, le financement de ce projet n'est pas acté.

Ainsi, les impacts potentiels de l'insertion du Tram sur les circulations du centre-ville pourraient être en partie compensés grâce à ces projets connexes, en complément des aménagements prévus dans le cadre du projet.

COMPARATIF ENTRE LES 2 TRACÉS

Des impacts plus importants

De par sa nature urbaine, le tracé par Poissy induit des nuisances pour les habitants en phase travaux (bruit, vibrations, accessibilité et conditions de circulation légèrement dégradées) et plus d'impacts à sa mise en service. **Toutefois, en phase d'exploitation et donc à moyen terme, le tracé contribue davantage à l'amélioration du cadre de vie que le tracé initial :**

Une meilleure desserte du territoire

- 5 fois plus d'habitants et de salariés desservis (situés à moins de 500 mètres des stations) ;
- + 60 % d'usagers quotidiens entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER ;
- Une intermodalité renforcée grâce à la correspondance avec la gare de Poissy (lignes A et E, bus, parkings, stationnements vélos).

Une plus grande contribution au renouvellement des espaces publics, notamment en faveur des modes actifs

- Réalisation d'itinéraires et de stationnements cyclables le long du tracé, amélioration des cheminements piétons (trottoirs plus larges, traversées piétonnes sécurisées) ;
- Modification en profondeur de la place de l'Europe (carrefour plus compact, redistribution des espaces en faveur des piétons et des cycles...) ; rues entièrement réaménagées (maintien des usages avec amélioration des conditions de circulation des modes doux, renouvellement du mobilier urbain, développement d'aménagements paysagers qualitatifs).

Participation à l'apaisement, voire à la diminution de la circulation routière dans Poissy en offrant une alternative aux déplacements en voiture.

Comparaison entre les 2 variantes

	Tracé initial (2014)	Tracé urbain (2018)
Longueur du tracé	9,7 km	10,5 km
Durée de parcours Germain GC - Achères-Ville RER	12 minutes	17 minutes
Nombre de stations	2(+1*)	4
Correspondances avec le Tram	Train A L	Train A L E ***
Population et emplois desservis (à moins de 500m des stations)	7 000	37 000
Fréquentation prévisionnelle Saint-Germain GC - Achères-Ville RER par jour	10 500 voyageurs	17 000 voyageurs
Coût du projet	103 M€**	250,5 M€

Dans les 2 cas, un tram toutes les 10 minutes en heures de pointe, de 6h à minuit (en semaine) et de 6h30 jusqu'à 22h les dimanches et jours fériés

* Une station supplémentaire à Achères-Chêne Feuillu est prévue à long terme sous condition de la mise en œuvre préalable de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

** Montant initial présenté lors de l'enquête publique de 2014, réévalué en 2017 à 136 M€, hors réalisation de la station Achères-Chêne Feuillu.

*** A l'horizon 2024, en raison du prolongement de la ligne E à l'Ouest, la ligne J ne desservira plus la gare.

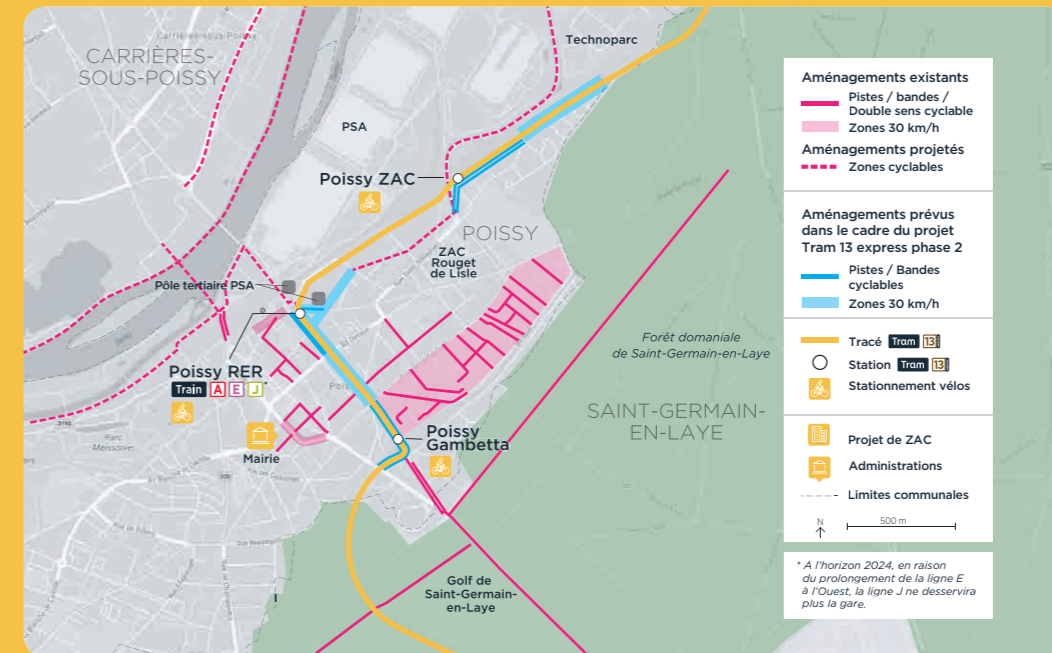


Des itinéraires cyclables tout au long du tracé urbain

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

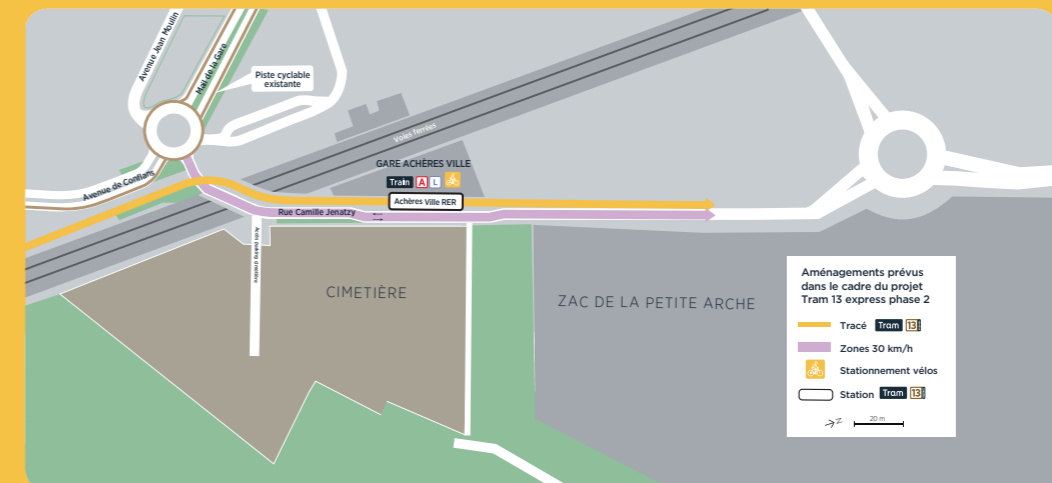
POISSY

Ils permettent de relier le centre-ville de Poissy aux pistes cyclables en direction de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.



ACHÈRES

Le passage en zone 30 de la rue Camille Jenatzy permet de relier les aménagements cyclables existants et prévus (ZAC Petite Arche)



Les caractéristiques et la réalisation du projet



LES STATIONS TRAM 13 EXPRESS

Les stations de la phase 2 disposeront d'un niveau d'équipement et d'un traitement esthétique identiques à ceux de la phase 1 du projet. La vidéosurveillance, l'éclairage et le revêtement de sol antidérapant procureront un sentiment de sécurité. Les stations seront bien entendu accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

LE MATÉRIEL ROULANT

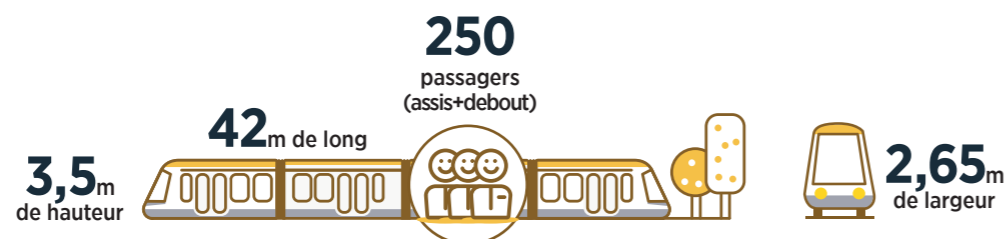
Le tram-train a la particularité de pouvoir rouler à la fois sur les voies ferrées de la Grande Ceinture et en milieu urbain grâce à des roues spécifiques, une motorisation renforcée et des systèmes embarqués ferroviaires et urbains.

Toutes les portes seront équipées pour être accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. Les passagers accéderont au tram-train par 4 portes et disposeront d'un **système d'information voyageurs embarqué visuel et sonore nouvelle génération.**



Le modèle Dualis d'Alstom a été retenu pour le Tram 13 express

Le matériel roulant



LES TRAVAUX

Le phasage

Etape 1/ Les travaux préparatoires : préparation des sites et déviation des réseaux souterrains



Etape 2/ Travaux d'infrastructure : rails, stations, modification ou créations d'ouvrages d'art (ponts routiers ou ferroviaires, mur de soutènement, etc.) équipements nécessaires au fonctionnement de la ligne, réaménagement des rues, rénovation de la Grande Ceinture (renouvellement voies et ballast, électrification, signalisation).



Etape 3 / Essais ferroviaires et marches à blanc

Les mesures pour réduire les nuisances

- **Le bruit :** limitation de la vitesse de circulation des engins, horaires de chantier élaborés en concertation avec les communes et adaptés en fonction de la proximité des sites sensibles... tout sera mis en œuvre pour respecter les normes en matière d'émissions sonores.
- **Les circulations :** des mesures spécifiques permettront de faciliter et de coordonner les circulations aux abords des emprises de chantier. Un dispositif de communication informera les usagers et les riverains de l'avancée des travaux.
- **L'interaction avec d'autres chantiers :** une coordination sera assurée avec les autres maîtres d'ouvrages des projets en cours dans le secteur des travaux (prolongement du boulevard de l'Europe, ZAC Rouget de Lisle, réaménagement de la gare de Poissy, ZAC Petite Arche...) afin de mettre en place un phasage des chantiers et éviter ainsi l'accumulation de nuisances pour les riverains et les usagers de la route.

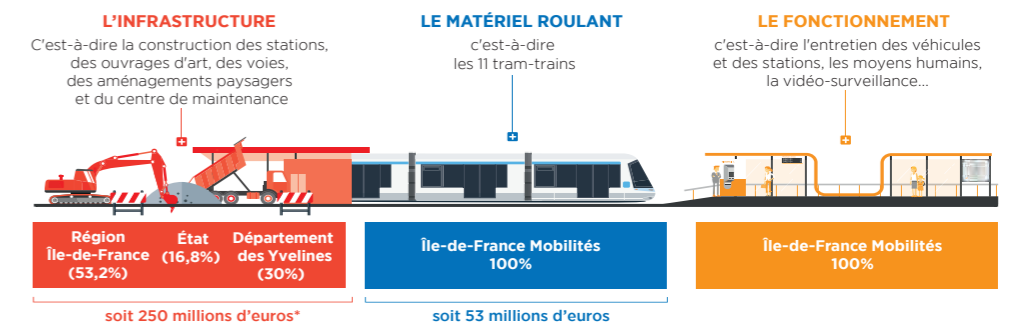
En savoir plus

Pour en savoir plus sur les travaux d'infrastructure et leur localisation, consulter la pièce C (volume 1) et la pièce F - partie 1 (volume 2) du dossier d'enquête publique complémentaire.

Les étapes du projet



QUI FINANCE LE TRAM 13 EXPRESS



L'enquête publique complémentaire unique

L'enquête publique complémentaire est une procédure réglementaire nécessaire¹ lorsque le projet initial, soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, est substantiellement modifié suite aux conclusions de la commission d'enquête.

Il s'agit par ailleurs d'une enquête publique unique, portant à la fois sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et la mise en compatibilité de documents d'urbanismes (MECDU).

LES OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE UNIQUE SONT LES SUIVANTS :

- **La présentation des avantages et inconvénients du tracé alternatif par rapport au tracé** présenté à l'enquête publique de 2014 en termes d'incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine;
- **La déclaration d'utilité publique (DUP)** de l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER ;
- **La mise en compatibilité de documents d'urbanisme (MECDU)**. Seul le plan local d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye est concerné² en raison des besoins supplémentaires de déclassement d'espaces boisés classés appartenant à la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Les demandes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Poissy et d'Achères présentées lors de l'enquête publique initiale n'ont pas à être modifiées pour permettre l'insertion de la variante urbaine de tracé.

LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique complémentaire unique est menée sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante désignée par le tribunal administratif de Versailles et garante du bon déroulement de l'enquête. Présidée par Mme Marie-Claire EUSTACHE, elle est composée de deux membres titulaires, M. Georges-Michel BRUNIER et M. Alain CLERC. L'enquête se déroule sur plusieurs semaines et permet à chacun de donner son avis et de poser des questions. A l'issue, les membres de la commission rédigeront un rapport sur son déroulement et formuleront un avis motivé sur chaque objet de l'enquête (DUP et MECDU) qui aidera le préfet à choisir l'un des deux tracés proposés et le déclarer d'utilité publique.

COMMENT VOUS INFORMER ET VOUS EXPRIMER

- **Consultez le dossier d'enquête publique complémentaire et exprimez-vous sur les registres :**
 - En mairies à Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, aux horaires d'ouvertures habituels
 - En préfecture des Yvelines, Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques, 1 avenue de l'Europe, 78 000 Versailles, de 9h à 12h et de 14h à 15h45, du lundi au vendredi.
 - Sur www.tram13.express.phase2.enquetepublique.net
- **Écrivez à la commission d'enquête**
 - Par courrier à :
Madame la Présidente de la commission d'enquête Tram 13 express phase 2
Mairie de Poissy - Place de la République - 78300 Poissy
 - Par courriel à :
tram13.express.phase2@enquetepublique.net
- **Participez à la réunion publique**
jeudi 11 janvier 2018 à 19h30
Théâtre municipal - Place de la République 78300 Poissy
- **Demandez un rendez-vous avec l'un des membres de la commission d'enquête.**
- Rendez-vous aux permanences de la commission d'enquête qui est à votre disposition pour répondre à vos questions sur le projet et pour noter vos contributions.

PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Mairie d'Achères 6/8 rue Deschamps-Guérin

- Jeudi 18 janvier 2018 de 14h45 à 17h45
- Vendredi 9 février 2018 de 14h45 à 17h45

Mairie de Poissy Place de la République

- Samedi 20 janvier 2018 de 9h00 à 12h00
- Samedi 27 janvier 2018 de 9h00 à 12h00
- Jeudi 1^{er} février 2018 de 16h00 à 19h00
- Lundi 5 février 2018 de 14h30 à 17h30
- Vendredi 9 février 2018 de 14h30 à 17h30

Mairie de Saint-Germain-en-Laye Centre administratif 86-88 rue Léon Désoyer

- Mercredi 17 janvier 2018 de 14h30 à 17h30
- Vendredi 9 février 2018 de 14h30 à 17h30

1) L'enquête publique complémentaire est une procédure qui est prévue lorsqu'« au vu des conclusions [...] de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, [...] peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. » (Article L. 123-14, alinéa II du Code de l'environnement).

2) En application des articles L.153-54 et R.153-14 et suivants du code de l'urbanisme.