

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

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

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

RAPPORT D'ENQUÊTE

Paris, le 23 avril 2018

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

Le rapport d'enquête unique comprend 3 documents :

DOCUMENT 1 : RAPPORT

ANALYSE ET RESUME DE L'ENQUETE UNIQUE

CHAPITRE 1	GENERALITES
CHAPITRE 2	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE
CHAPITRE 3	ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS
CHAPITRE 4	ANNEXES

DOCUMENT 2 : CONCLUSIONS ET AVIS

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET AVIS

**CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE DUP
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-
EN-LAYE**

DOCUMENT 3 : PIECES JOINTES

Paris, le 23 avril 2018

DOCUMENT 1**TABLE DES MATIERES**

GLOSSAIRE	9
CHAPITRE 1	13
GENERALITES	13
PREAMBULE	15
OBJET DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	17
CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	17
<i>Le contexte de l'enquête</i>	17
Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	17
La loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris	20
Les CDT	20
Le Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2015-2020.....	21
Le Contrat Particulier Région – Département (CPRD) 2007-2013	22
Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.).....	22
<i>Les textes applicables</i>	24
Une enquête complémentaire	24
Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	25
Une évaluation socio-économique obligatoire	25
Un projet soumis à étude d'impact.....	25
Un projet soumis enquête publique	26
L'avis de l'autorité environnementale.....	26
Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »	26
Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye	27
Les mesures de concertation mises en œuvre.....	27
DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET	31
<i>Les acteurs du projet</i>	31
Maîtrise d'ouvrage	31

Maîtrise d'œuvre	31
Autres intervenants	31
<i>Présentation de l'opération</i>	32
La Grande Ceinture	32
La Tangentielle Ouest	32
La première phase	32
La deuxième phase : tracé initial	33
Le tracé urbain, objet de l'enquête publique complémentaire	33
Développements futurs	33
<i>Les caractéristiques du projet</i>	34
Le tracé urbain	34
Ouvrages à réaliser	35
Le chantier	36
Calendrier prévisionnel de réalisation et financement du projet	36
Coût et financement du projet	36
Défrichement	37
Mise en compatibilité du document d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye	37
Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye	39
COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	41
<i>Les pièces du dossier d'enquête publique complémentaire unique</i>	41
<i>Commentaires de la commission d'enquête sur les dossiers soumis à enquête complémentaire unique</i>	43
<i>Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier</i>	43
<i>Sur le fond des dossiers</i>	44
CHAPITRE 2	45
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	45
DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	46
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	46
<i>Réunions de travail</i>	46
<i>Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux</i>	46
<i>Visites des lieux</i>	59
<i>Arrêté Préfectoral</i>	59
<i>Durée de l'enquête complémentaire unique</i>	59
<i>Réception du public</i>	59
<i>Permanences de la commission d'enquête</i>	59
<i>Participation du public par voie électronique</i>	60
PUBLICITE DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	61
<i>Mesures de publicité officielle légale</i>	61
<i>Parutions légales dans les journaux</i>	61
<i>Mesures de publicité complémentaires</i>	61
<i>Réunion publique d'information et d'échanges</i>	62

DEROULEMENT DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE	64
<i>Registres d'enquête</i>	64
<i>Clôture de l'enquête complémentaire unique</i>	64
<i>Observations du public inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus</i>	64
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	64
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage</i>	65
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	65
<i>Conclusions du déroulement de l'enquête complémentaire unique</i>	65
CHAPITRE 3	67
ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS	67
EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	69
<i>Avis de l'autorité environnementale</i>	69
Préambule.....	69
Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale.....	69
Avis détaillé.....	70
EXAMEN DE L'AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES	78
<i>Examen de la concertation inter-administrative</i>	78
<i>Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye</i>	81
<i>Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Saint-Germain-en-Laye</i>	82
OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE	83
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	83
<i>Observations orales</i>	83
<i>Observations écrites</i>	83
<i>Bilan global</i>	83
EXAMEN DES OBSERVATIONS	84
<i>Remarque liminaire</i>	84
<i>Thèmes développés</i>	85
EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP	87
<i>Thème 1 : Le tracé</i>	87
Le projet de Tangentielle Ouest dans sa globalité.....	88
Assurer une meilleure desserte du Technoparc et du Sud de la ville d'Achères.....	91
Le tracé urbain soumis à enquête	116
Les principes d'insertion du tram-train et les emprises concernées.....	126
Le centre de maintenance urbaine	134
<i>Thème 2 : Les travaux</i>	138
Calendrier de réalisation.....	138
Le chantier	146
La circulation.....	157
Le stationnement	160
<i>Thème 3 : Les impacts permanents</i>	163
Les impacts visuels.....	163
Bruit, vibrations, électromagnétisme.....	165

Pollution	172
Impacts sur l'environnement : arbres d'alignement, forêt de Saint-Germain	174
<i>Thème 4 : L'accessibilité</i>	180
La circulation.....	180
Le stationnement	192
Accès aux parcelles dont le foncier est partiellement impacté (boulevard Gambetta)	197
Les modes actifs	199
<i>Thème 5 : L'offre de service</i>	208
Des navettes électriques pour relier Poissy RER ou le Technoparc.....	208
Intermodalité	220
Exploitation de la ligne : cadencement – fréquence – horaires – régularité - tarification	226
Le fret	232
<i>Thème 6 : Sécurité/sureté</i>	236
Sreté dans les rames et dans les stations.....	236
Sécurité liée à l'exploitation.....	238
<i>Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet</i>	245
Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique.....	245
Les effets économiques locaux.....	251
La fréquentation	254
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	260
CHAPITRE 4	261
ANNEXES	261
ANNEXES	263
DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS	265
PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE	523

Glossaire

De nombreux sigles et acronymes apparaissent tout au long du rapport.
La liste ci-dessous permet d'en retrouver la signification :

AFPI - TGO	Association en Faveur du Projet Initial Tangentielle Ouest
ABF	Architecte des Bâtiments de France
ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ADQV-QCP	Association de Défense de la Qualité de Vie – Quartier des Capucines à Poissy
Ae	Autorité environnementale
AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
ARDIES	Association Régionale pour le développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité
ARS	Agence Régionale de Santé
ASGL	Association Syndicale Générale Libre
AUT	Association des Usagers des Transports
AVP	Avant-Projet
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CA	Communauté d'Agglomération
CADEB	Collectif Agréé de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson
CASGBS	Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucle de Seine
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDC	Caisse des Dépôts et Consignations
CDT	Contrat de Développement Territorial
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions Publiques
CG78	Conseil Départemental des Yvelines
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.
CINASPIC	Constructions ou Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif
CIPENAF :	Commission Interdépartementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
CLE :	Commission Locale de l'Eau
CNDP :	Commission Nationale du Débat Public
CNESTG	Commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité Nationale des transports Guidés
CNPN :	Conseil National de Protection de la Nature
CPER	Contrat de Plan Etat – Région
CPRD	Contrat Particulier Région - Département
CRPF	Centre Régional de la Propriété Forestière
CUGPS&O	Communauté Urbaine Grand-Paris Seine et Oise
DDS	Dossier de Définition de Sécurité
DDT	Direction Départementale des Territoires
DNAG	Directive Nationale d'Aménagement et de Gestion
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
DGS	Directeur(trice) Général(e) des Services
DRA	Directives Régionales d'Aménagement
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles

DRIAAF	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie
DS	Dossier de Sécurité
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace Boisé Classé
EOLE	Est-Ouest Liaison Express
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPESG	Ensemble pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région
EPFY	Établissement Public Foncier des Yvelines
EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire
ERC	Éviter Réduire Compenser
ERDF	Electricité Réseau Distribution France
FAQ	Foire aux questions
GC	Grande Ceinture
GCO	Grande Ceinture Ouest
GPE	Grand Paris Express
HQE	Haute Qualité Environnementale
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IdF Mobilités	Île de France Mobilités : ex STIF / Syndicat des transports d'Île de France
IGN	Institut Géographique National
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LAC	Ligne Aérienne de Contact
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LNP	Ligne Nouvelle Paris Normandie
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
LUTECE	Liaison à Utilisation Tangentielle à Couronne Extérieure
MDB	Mieux se Déplacer à Bicyclette
MECDU	Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
MH	Monument Historique
MRAe	Mission Régionale d'Autorité environnementale
ONF	Office National des Forêts
OQA	Organisme Qualifié Agréé
ORF	Orientations Régionales Forestières
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCET	Plan Climat Énergie Territorial
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PDUIF	Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France
PLD	Plan Local de Déplacements
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PMV	Partage Multimodal de la Voirie
PN	Passage à Niveau
PPA	Personne Publique Associée
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PRO	Projet
PSA	Peugeot Société Anonyme
RD	Route Départementale

RER	Réseau Express Régional
REV	Respiration / continuité Ecologique : liaison Verte
RFF	Réseau Ferré de France
RFN	Réseau Ferré National
RN	Route Nationale
RRN	Réseau Routier National
RTE	Réseau de Transport d'Electricité
RTGP	Réseau de Transports du Grand Paris
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SDSV	Schéma Directeur du Stationnement Vélo
SDT	Schéma de Développement Territorial
SIAAP	Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne
SMERG	Syndicat Mixte d'Étude pour la Réouverture de la Grande Ceinture
SMR	Site de Maintenance et de Remisage (localisée à Versailles-Matelots)
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNCF Mobilités	branche exploitation (voyageurs et marchandises) de la SNCF
SNCF Réseau	ex RFF
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transport
SRAP :	Service Régional d'Archéologie Préventive
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRIT	Schéma Régional des Infrastructures de Transport
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
T10	Tramway de la Croix de Berny (Antony) à la Place du Garde (Clamart)
T13	Tram-Train de Saint-Cyr Achères-Ville
T6	Tramway de Châtillon-Montrouge à Viroflay-Rive-Droite
TC	Transports en Commun
TER	Train Express Régional
TGO	Tangentielle Ouest devenue Tram 13 express
TGV	Train à Grande Vitesse
TLN	Tangentielle Nord
TOL	Territorialisation de l'Offre de Logements
TRI	Taux de Rentabilité Interne
TTME	Tram-Train Massy Evry
TVM	Trans Val-de-Marne (bus à haut niveau de service – BHNS)
UFR	Usager en Fauteuil Roulant
UVP/H	Unités de Véhicules Particuliers par Heure
VAN	Valeur Actualisée Nette
VP	Voiture Particulière
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique

DOCUMENT 1

CHAPITRE 1

GENERALITES

PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête complémentaire unique en vue de la réalisation de la phase 2 du projet de Tram 13 Express (Tangentielle Ouest) Saint-Germain Grande Ceinture / Achères-Ville RER, portant sur :

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

La commission a été désignée par ordonnance de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, Monsieur le Préfet des Yvelines.

Les membres titulaires de la commission ont été choisis sur des listes d'aptitudes départementales révisées annuellement. Par ailleurs :

« Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la Commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale de la commission, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret d'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

La compétence et l'expérience des commissaires enquêteurs ne s'apprécient pas seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent également, à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité. En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel donc subjectif.

De même le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La commission s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres papiers et électronique ou des courriers et courriels adressés à la présidente de la commission, des questions qu'elle a apporté tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques des personnalités concernées sur les observations faites par le public, la commission, après avoir longuement pesé les arguments, a rendu in-fine un avis motivé en toute conscience et en toute indépendance pour chacune des enquêtes sus-nommées.

OBJET DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE

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

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

La présente enquête publique complémentaire a ainsi pour objet :

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

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

CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE

Le contexte de l'enquête

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

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

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

Toutefois, conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF a été mis en révision à l'automne de la même année pour y intégrer notamment les projets du schéma de transport du Grand Paris Express. Ce projet, après une période d'enquête publique à l'été a été

approuvé par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Compatibilité relative au volet infrastructures de transport du SDRIF
Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF précise que « Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie. ». Le tracé urbain par Poissy du Tram 13 express rentre parfaitement dans ce cadre en favorisant une desserte fiable du territoire (plus particulièrement de Poissy) malgré une diminution de la vitesse commerciale due à l'insertion en milieu urbain.

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

- **Compatibilité relative au volet espaces boisés et naturels du SDRIF**
 Le SDRIF définit une « liaison sud permettant de relier la forêt de Marly et la forêt de Saint-Germain ». La carte de destination générale des sols du SDRIF en page suivante qualifie cette liaison, qui est recoupée au niveau du golf de Saint-Germain-en-Laye par le projet, d'espace de respiration (R), de continuité écologique (E) et de liaison verte (V).
 Malgré cette interception par le projet, le volet « orientations réglementaires » du SDRIF précise que « peuvent être autorisés : le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités [...], par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin » Volet « orientations réglementaires » du SDRIF).
 La réutilisation par le Tram 13 express des emprises de la Grande Ceinture, aujourd'hui non ouvertes à la circulation commerciale, permet de limiter les impacts fonciers, ainsi que d'optimiser la mise en œuvre technique et économique du projet.
 Les principes d'aménagement dans la section du golf ont fait l'objet d'une concertation continue avec la direction du golf, la DRIAAF et l'ONF depuis l'enquête d'utilité publique de 2014, et ont permis de confirmer leur accord de principe pour les solutions retenues visant à préserver et maintenir la continuité.
 Les aménagements spécifiques à mettre en œuvre dans le périmètre du golf seront définis dans le cadre des études d'avant-projet en concertation avec la direction du golf, la DRIAAF et l'ONF.

- **Compatibilité relative au volet continuités écologiques et liaisons vertes du SDRIF**
 Le volet « orientations réglementaires » du SDRIF en page 45 précise que « L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.
 Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. »
 Le projet a fait l'objet, suite à l'enquête publique de 2014, d'études écologiques permettant de préciser les fonctionnalités de cette liaison pour pouvoir adapter au mieux les solutions techniques dans les phases d'études ultérieures du projet, et en concertation avec la direction du golf, la DRIAAF et l'ONF.

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

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

La loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris

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

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

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

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

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

Le Nouveau Grand Paris rassemble les projets visant à :

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

A ceci s'ajoute :

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

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

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

Les CDT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les textes applicables

Une enquête complémentaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- d'informer le public sur les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- de déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation du projet Tram 13 express (TGO) Phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye ;

- de présenter les avantages et inconvénients du tracé alternatif pour le projet et pour l'environnement par rapport au tracé présenté à l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014.

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

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

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

Une évaluation socio-économique obligatoire

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

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

Un projet soumis à étude d'impact

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

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

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

Un projet soumis enquête publique

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

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

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

L'avis de l'autorité environnementale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les mesures de concertation mises en œuvre

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

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

ensemble. Dans le cadre de la concertation, un téléchargement de l'ensemble des documents disponibles (DOCP, outils d'information, carte du projet...). Le site propose également une Foire aux Questions (FAQ) permettant de répondre aux questions les plus fréquemment posées

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

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

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

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

Une concertation complémentaire a été réalisée en 2016 :

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

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

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

- de l'étude de faisabilité sur la variante de Poissy réalisée d'août à décembre 2014 ;
- de la suppression de la gare Achères Chêne-feuillu qui n'a plus lieu d'être dans la mesure où le tracé urbain de Poissy crée une correspondance avec la ligne A du RER et la ligne SNCF Transilien J au droit de la gare de Poissy RER.
- du schéma de Principe et du dossier d'enquête d'utilité publique du Tram 13 express phase 2 approuvés en Conseil du STIF du 12 décembre 2013 ;
- des évolutions démographiques et urbaines prévues au cours des 10 à 15 prochaines années dans le secteur du Tram 13 express ;
- des évolutions du trafic routier dans le périmètre du projet Tram 13 express phase 2, et en particulier à Poissy.
- des grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase du Tram 13 express tels que le projet EOLE, et divers projets d'infrastructures routières dans les Yvelines ;
- des différences techniques, environnementales, d'exploitation et financières entre le tracé initial et le nouveau tracé.

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

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

Une concertation continue 2016-2017

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

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

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

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

Les participants ont soulevé les points suivants :

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

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

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

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

- une trentaine de réunions avec les collectivités locales ;
- une quinzaine de réunions avec les différents services de l'Etat (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 complémentaire, qui sera de nouveau soumis à l'avis du public.

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

Un dispositif de communication renforcé pour la suite du projet

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

Le public sera tenu informé de manière régulière grâce à :

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

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage

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

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

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

Maîtrise d'œuvre

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

Autres intervenants

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

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

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

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

Présentation de l'opération

La Grande Ceinture



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

Fin 2004 un tronçon a été remis en service entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye. Longue de 9 km, cette section a une faible fréquentation compte tenu

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

La Tangentielle Ouest

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

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

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

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

La première phase

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

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

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

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

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

La deuxième phase : tracé initial

Dans le prolongement de la première phase, la deuxième phase devait relier Saint-Germain GC à Achères-Ville, en passant par Poissy GC. Située sur la quasi-totalité de son parcours dans la forêt de Saint-Germain ou sur sa lisière, elle empruntait la voie de l'ancienne Grande Ceinture jusqu'au site de Chêne Feuillu, à partir duquel elle est établie sur une nouvelle plateforme pour une circulation en mode tram.

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

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

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

Le tracé urbain, objet de l'enquête publique complémentaire

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

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

Développements futurs

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

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

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

Les caractéristiques du projet

Le tracé urbain

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

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

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



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

Source : STIF, EDEIS, 2016

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



Figure 4 : Tracé urbain par Poissy

Source : STIF, EDEIS, 2016

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

A partir du boulevard Gambetta (RD 190), le Tram 13 express s'insère en position axiale de manière à minimiser les impacts sur le tissu urbain.

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

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

Le long du boulevard de l'Europe, le Tram 13 express s'insère d'abord en position latérale sud jusqu'à la rue de la Faisanderie, puis passe en position latérale nord le long du réseau ferré existant jusqu'à la sortie de Poissy, en longeant successivement la ZAC Rouget de l'Isle, la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland, aménagée en zone 30, et en passant sous l'ouvrage existant de la RD30.

Une troisième station, Poissy ZAC, située à proximité de la RD30 permet d'assurer la desserte du quartier Saint-Exupéry et du futur quartier Rouget de l'Isle.

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

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

Ouvrages à réaliser

Les travaux nécessaires à la réalisation du tracé urbain comprennent :

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

Ne font pas partie du projet :

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

Le chantier

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

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

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

Le cahier des charges des travaux imposera une notice environnement, et les entreprises devront établir un plan d'assurance environnement soumis à l'acceptation du maître d'œuvre. La maîtrise d'ouvrage devra, pour sa part, organiser une information continue des riverains au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

Calendrier prévisionnel de réalisation et financement du projet

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

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

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

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

Coût et financement du projet

Estimation du coût

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

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

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

Financement

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

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

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

Défrichement

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

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

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

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

Mise en compatibilité du document d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye

Définition

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

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

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

Objet de la mise en compatibilité

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

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

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

En revanche le nouveau tracé nécessite une nouvelle mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye. En effet, la création des débranchements au nord et au sud de Poissy rend nécessaire le

défrichement de 1,7 hectares d'espaces boisés classés (EBC) en forêt de Saint-Germain, en plus des 5,2 hectares levés pour le tracé initial.

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

La modification apparaît sur les pièces suivantes :

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

Déroulement de la procédure de mise en compatibilité

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

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

- L'opération donne lieu, sur l'initiative du Préfet et préalablement à l'enquête publique, à un examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune regroupant les personnes publiques associées. Une réunion d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité s'est tenue le 27 septembre 2017 à la Préfecture des Yvelines. Après des échanges portant sur la procédure en cours de classement de la forêt en forêt de protection et les attentes de la commune en matière de compensation des défrichements, il n'a pas été formulé d'objection sur le dossier. Le compte-rendu de cette réunion est joint au dossier soumis à enquête publique
- Le Préfet ouvre par arrêté l'enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU. Cette enquête s'ouvre et s'exécute conformément aux dispositions des articles L. 153-55 du Code de l'urbanisme et L. 123-1 du Code de l'Environnement ;
- Le dossier de mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du Président de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion susnommée sont soumis pour avis par le Préfet au conseil de territoire de l'établissement public territorial (EPT, en l'espèce substitué) la commune depuis le 1^{er} janvier 2016 en matière de PLU). Celui-ci a deux mois pour se prononcer. Au-delà de ce délai, ce dernier est réputé avoir donné un avis favorable.

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

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

Textes réglementaires qui régissent la procédure de mise en comptabilité des documents d'urbanisme

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L. 153-54 et suivants et R. 153-13 et suivants du Code de l'Urbanisme.

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

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

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

COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE UNIQUE

Les pièces du dossier d'enquête publique complémentaire unique

Contenu des 4 volumes du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique complémentaire vise à présenter les avantages et les inconvénients du tracé urbain du projet TRAM 13 express phase 2 par rapport au tracé initial présenté à l'enquête publique de 2014. Il s'agit d'une enquête publique unique, portant à la fois sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye.

Ces deux objets sont décrits dans un dossier de format A3 recto-verso de 1990 pages composé de 11 pièces numérotées 0 et de A à J d'inégal volume, elles-mêmes regroupées en 4 volumes contenant les pièces suivantes:

- Volume 1 regroupant les pièces suivantes:
 - Pièce 0 : Note sur les modifications substantielles du projet (pages 7 à 48)
 - Pièce A : Informations juridiques et administratives et notice explicative (pages 49 à 228)
 - Pièce B : Plan de situation (pages 229 à 232)
 - Pièce C : Plan général des travaux (pages 233 à 238)
 - Pièce D : Caractéristiques des ouvrages les plus importants (pages 239 à 268)
 - Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses (pages 269 à 275)

- Volume 2 regroupant le préambule et les parties 1 à 3 de la pièce F : Etude d'impact:
 - Préambule (pages 5 à 16)
 - Partie 1 : Description du projet (pages 17 à 80)
 - Partie 2 : Résumé non technique (pages 81 à 190)
 - Partie 3 : Analyse de l'état initial (pages 191 à 538)

- Volume 3 regroupant les parties 4 à 13 de la pièce F : Etude d'impact :
 - Partie 4 : Analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs (pages (5 à 242)
 - Partie 5 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (pages 243 à 276)
 - Partie 6 : Principales solutions de substitution examinées et raisons du choix (pages 277 à 316)
 - Partie 7 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas et programmes (pages 317 à 342)
 - Partie 8 : Estimation des coûts des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement (pages 343 à 352)
 - Partie 9 : Présentation des méthodes (pages 353 à 392)
 - Partie 10 : Analyse des difficultés rencontrées (pages 393 à 400)
 - Partie 11 : Nom et qualité des auteurs (pages 401 à 404)
 - Partie 12 : Appréciation des impacts du programme (pages 405 à 518)
 - Partie 13 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (pages 519 à 542)

- Volume 4 regroupant les pièces suivantes :
- Pièce G : Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage (pages 3 à 46)
 - Pièce H : Évaluation socio-économique (pages 47 à 64)
 - Pièce I : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye (pages 65 à 106)
 - Pièce J : Annexes (pages 107 à 243)
 - 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 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 complémentaire
 - 7 Courrier de 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 : Simulations de trafic et fonctionnement de carrefours à l'horizon 2025 selon différentes hypothèses, (avec ou sans Tram13 express, avec ou sans « le pont d'Achères »), principalement pour la ville de Poissy.

Commentaires de la commission d'enquête sur les dossiers soumis à enquête complémentaire unique

Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier

Le dossier de cette enquête complémentaire est encore plus volumineux que le dossier de la première enquête.

D'une façon générale les modifications intervenues entre les deux dossiers sont bien indiquées et le parti pris d'avoir choisi une couleur différente pour tous les éléments nouveaux ou différents du dossier d'origine permet un repérage rapide de ceux-ci.

La fourniture obligatoire dans ce type d'enquête d'une étude d'impact destinée à permettre à l'Autorité environnementale d'émettre un avis conduit inévitablement à un dossier d'enquête exhaustif et volumineux.

La commission d'enquête estime que le dossier est règlementairement complet et satisfaisant.

Les Maîtres d'Ouvrage ont apporté les compléments nécessaires sous forme de documents additionnels pour faciliter la compréhension des enjeux du projet et la recherche fine d'informations spécifiques propres aux centres d'intérêt de chacun.

A titre d'exemple, Île-de-France Mobilités a réalisé, à la demande de la commission d'enquête comme pour l'enquête initiale, un guide de lecture avec sommaire détaillé du dossier mis à la disposition du public dans les lieux de consultation du dossier et permettant aux personnes intéressées de retrouver rapidement l'information recherchée.

Sur la demande de la commission d'enquête, des plans A0 du tracé ont également été imprimés pour être mis à disposition près du dossier d'enquête dans les lieux de permanences afin que les personnes puissent mieux se repérer.

Par ailleurs, des « flyers » ont été réalisés et distribués.

On peut noter que, lors des permanences, les intervenants utilisaient souvent ces documents comme support de leur questionnement.

Les pièces du dossier de déclaration d'utilité publique

On peut rappeler que le dossier d'une enquête complémentaire se compose du dossier initial complété de différents éléments sur qui sont notamment :

- Une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet initial.
- Une étude d'impact mise à jour en fonction de ces modifications et un nouvel examen de l'autorité environnementale (lorsque ces éléments sont requis).

Si on se réfère à la définition d'une enquête complémentaire qui doit permettre d'examiner les avantages et les inconvénients des modifications pour le projet et l'environnement, on constate que tout au long du dossier cette « philosophie » a été respectée et doit permettre de pouvoir dresser « in fine » le constat de savoir si les avantages l'emportent sur les inconvénients ou inversement.

Les pièces des dossiers de mise en compatibilité du plans local d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye

Dans la pièce I de ce dossier d'enquête publique complémentaire, il est rappelé que la première enquête de 2014 comprenait la mise en conformité des PLU des trois communes concernées : Poissy, Saint-Germain-en-Laye et Achères.

Il est bien noté que dans le cadre de l'actuelle enquête publique complémentaire, seul le tronçon modifié du projet de la variante par Poissy est concerné par les mises en compatibilité des PLU.

L'analyse règlementaire des PLU modifiés permet de montrer que seul le PLU de Saint-Germain en Laye doit être adapté pour permettre la réalisation du projet actuel. L'insertion des branchements nord et sud de part et d'autre de la séquence « tramway » à l'intérieur de Poissy entraînant la levée de 1,7 ha d'EBC supplémentaires aux 5,2 ha déjà nécessaires.

Les PLU de Poissy et d'Achères qui ont fait l'objet d'une mise en compatibilité lors de la première enquête sont compatibles avec ce nouveau projet.

Les pièces du dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Germain en Laye

Elles reprennent les différents éléments de présentation du projet :

- Le préambule qui rappelle l'historique de l'idée de la tangentielle devenue « Tram 13 express ». Il est bien indiqué que le dossier de mise en conformité du PLU de Saint-Germain-en-Laye est une pièce à part entière du dossier d'enquête publique complémentaire du prolongement du Tram13 express Saint-Germain – Achères.
- La description générale du projet en développant plus particulièrement parmi les objectifs relatifs au milieu urbain de Poissy, les intentions des MOA :
 - Assurer une correspondance de bonne qualité entre le Tram 13 et le pôle de Poissy RER
 - Assurer un temps de parcours rapide tout en assurant une desserte optimale des secteurs denses de Poissy. (Centre-ville, future ZAC Rouget de l'Isle, quartier St Exupéry)
 - Réduire et optimiser les impacts sur les tissus et le fonctionnement urbains.
 - Participer à l'amélioration du cadre de vie (insertion urbaine soignée et développement des modes doux).
 - Accompagner l'évolution du territoire de Poissy
 - Simplifier les zones de transition entre les sections en mode « train » et celles en mode « tramway »
- La situation générale du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme : le projet est compatible avec le SDRIF mais pas avec le PLU de Saint-Germain pour ce qui concerne son plan de zonage. En effet, le projet urbain du Tram 13 express nécessite la levée 1,7 ha supplémentaire d'espaces boisés classés situés en zone N. Le déclassement total d'EBC est donc de 6,9 ha sur un total initial de 3459 ha. (0,20%)

Sur le fond des dossiers

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur le fond qui reste de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage. Elle donnera son avis à l'issue de l'enquête, en fonction des observations reçues et de ses convictions propres, dans le cadre de ses conclusions.