

CHAPITRE 3

ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS

EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Avis de l'autorité environnementale

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale, ci-après désignée l'Ae, ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par la maîtrise d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Cet avis est résumé sous la forme d'une synthèse exposant :

- Les enjeux environnementaux tels qu'ils sont perçus par l'Ae.
- Les principales recommandations adressées par l'Ae à la Maîtrise d'Ouvrage, ci-après désignée les MOA. (Maîtres d'Ouvrages associés).

Cet avis est ensuite détaillé, reprenant successivement le contexte du projet, ses enjeux environnementaux et l'analyse complète de l'étude d'impact.

La commission d'enquête a ensuite exprimé ses commentaires sur les contenus de l'avis de l'Ae et du mémoire en réponse des MOA.

Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale

Après le rappel du contexte de cette enquête complémentaire qui fait suite à une réserve de la commission d'enquête dans son avis rendu le 29 septembre 2014, l'Ae souligne les trois principaux enjeux environnementaux tel qu'elle les perçoit :

- *« L'amointrissement de la dépendance à la voiture des usagers et des secteurs desservis par le projet et les impacts associés en termes de cadre de vie et d'émissions de gaz à effet de serre ;*
- *la préservation de la forêt domaniale de Saint-Germain ;*
- *l'insertion du projet dans le tissu urbain de Poissy, »*

L'Ae expose ensuite cinq principales recommandations

- *« présenter, dans le dossier de l'enquête publique complémentaire, un état actualisé de l'analyse des variantes pour l'ensemble du projet « phase2 » ;*
- *préciser la nature et les phases de réalisation des protections acoustiques nécessaires ...plus particulièrement la zone rue Adrienne Bolland – Clos Saint-Germain ...*
- *mettre en œuvre les compensations foncières et forestières en continuité de la forêt domaniale actuelle ;*
- *compléter le dossier par une présentation des orientations du plan de circulation à l'horizon de la réalisation du projet selon les scénarios possibles ;*
- *améliorer significativement les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, concernant les arbres supprimés par le projet, et les projets de re-végétalisation sur le parcours urbain en particulier. »*

Avis détaillé

L'avis détaillé est ensuite présenté dans deux chapitres :

➤ Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

L'Ae rappelle le contexte du projet de Tram 13 express et l'objet de cette enquête publique. Cette enquête publique complémentaire fait suite à l'enquête initiale car une des réserves exprimées par la commission d'enquête portait sur le demande d'examen par les MOA d'une variante du tracé sous forme « *d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER* »

Au niveau des procédures :

L'enquête publique complémentaire sera suivie d'une demande d'autorisation sur les espèces protégées ainsi que d'une demande d'autorisation de défrichement.

Il sera ensuite procédé à un examen de la situation du projet au regard de la législation sur l'eau fondée sur la base d'études plus détaillées.

Enjeux environnementaux :

L'Ae rappelle que les principaux enjeux environnementaux n'ont pas changé et sont toujours principalement :

- L'amoindrissement de la dépendance à la voiture des usagers et habitants des secteurs desservis par le projet et les impacts associés en termes de cadre de vie et d'émissions de gaz à effet de serre.
- La préservation de la forêt domaniale de Saint-Germain, notamment de ses fonctionnalités identifiées par le SDRIF et le SRCE

Auquel il y aura lieu d'ajouter un nouvel enjeu environnemental

- L'insertion du projet dans le tissu urbain de Poissy, en particulier pour ce qui concerne le bruit, le paysage, la circulation routière et les emprises foncières.

➤ Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact jointe au dossier est un document actualisé qui reprend la trame de l'étude initiale et fait apparaître en police de caractère de couleur distincte, les modifications et les compléments apportés. Cette présentation est jugée positivement par l'Ae car elle offre une bonne visibilité et permet une lecture rapide des éléments du dossier.

L'Ae a fait onze recommandations lors de l'analyse détaillée de l'étude d'impact. (notées R1 à R11)

Compte tenu de l'objet de l'enquête complémentaire qui est d'analyser les avantages et les inconvénients du tracé urbain par rapport au tracé initial, nous n'examinerons d'une façon détaillée que les recommandations qui portent sur les différences entre ces deux tracés.

- Recherches de variantes et choix du parti retenu :

R1 : Pour la complète information du public, l'Ae recommande que soit présenté, dans le dossier de l'enquête publique complémentaire, un état actualisé de l'analyse des variantes pour l'ensemble du projet Tram 13 express phase 2.

Réponse et commentaire technique des MOA

Elles indiquent que dans le dossier d'enquête complémentaire, elles ont intégré les améliorations qui faisaient suite aux conclusions de l'enquête publique initiale.

En fin de mémoire en réponse elles indiquent leur démarche qui ont amené leur choix (RD 190) pour la traversée de Poissy.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le tracé urbain et sa variante du centre ville sont clairement présentés dans le dossier d'enquête. Les variantes auxquelles fait référence l'Ae concernent des parties du tracé (golf et Achères) situés en amont et en aval du tracé urbain mis à enquête et donc, fort logiquement, ne figurent pas dans le dossier.

- Analyse de l'état initial :

L'Ae note que l'analyse de l'état initial fait l'objet d'une présentation claire et détaillée.

Elle souligne que « *le territoire étudié bénéficie d'une dynamique socio-économique forte (avec des entreprises conséquentes en termes d'emplois comme PSA Peugeot-Citroën)* »

Ce territoire bénéficie d'une évolution démographique et de l'emploi forte impulsée par l'arrivée de nouveaux projets.

La présence de la forêt de Saint-Germain constitue un enjeu d'occupation des sols très fort.

Le secteur d'étude est relativement dense et le dimensionnement de certains axes routiers assez limité, ce qui contraint à une attention toute particulière pour l'insertion urbaine du projet.

- Analyse des impacts du projet :

L'analyse des impacts liés au chantier et à l'occupation définitive du sol a amené l'Ae à poser la recommandation suivante :

R2 : Étant donné l'ampleur des impacts du chantier, en particulier dans le tissu urbain de Poissy, l'Ae recommande de préciser le plan et les mesures prises en matière de circulation en phase travaux et d'approfondir les études pour limiter le plus possible l'impact sur le foncier, le paysage urbain et le bruit.

Réponse et commentaire technique des MOA

Pour répondre à ces quatre contraintes, les Maîtres d'Ouvrage s'engagent :

Pour la circulation pendant les travaux :

- maintenir le flux de circulation en privilégiant la circulation alternée ou en proposant des itinéraires de déviations temporaires ;
- maintenir la circulation des engins de services et de secours, en toutes circonstances ainsi que les accès aux riverains et aux commerces ;

- informer en amont les riverains ;
- informer les usagers de la route suffisamment en amont des travaux et lors de travaux ;
- établir une concertation avec l'ensemble des services concernés, et les gestionnaires de voirie pour coordonner correctement la circulation.

Pour l'impact sur le foncier pendant les travaux :

- limiter les besoins d'emprise pour les travaux qui n'excéderont pas les besoins permanents et réaliser les travaux par demi-chaussée d'une façon privilégiée ;
- implanter la base de vie sans impacter des parcelles privées ;
- stocker les matériaux et garer les engins de chantier sur les emprises du chantier avec un barriérage spécifique.

Pour l'impact sur le paysage urbain pendant les travaux :

mettre en place différentes mesures pour atténuer les impacts liés à l'exécution des travaux tels que :

- organiser rationnellement les trafics et les stationnements ;
- tenir et organiser rigoureusement le chantier ;
- limiter la hauteur de stockage des matériaux ;
- mettre en place une signalétique didactique.

Pour l'impact sur le bruit pendant les travaux :

- informer les riverains, respecter les horaires de chantier et respecter une planification appropriée. Les entreprises devront déposer à la mairie et à la préfecture un mois avant les travaux, un dossier relatif à la limitation du bruit ;
- utiliser du matériel conforme aux normes, limiter la vitesse de circulation des engins de chantier ;
- envisager la pose de sonomètre pour vérifier le bon respect des seuils et prescriptions réglementaires.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête partage l'avis de l'autorité environnementale sur l'impact très important de cette phase chantier qui va pénaliser le quotidien des pisciacais pendant de nombreuses années et rappelle toute l'importance d'une bonne communication auprès du public et d'une grande coordination avec l'ensemble des acteurs concernés, y compris avec les chantiers concomitants.

R3 : L'Ae note que les orientations du plan de circulation à l'horizon du projet, selon les différents scénarios possibles, ne sont pas clairement présentées dans le dossier et recommande de le compléter sur ce point.

Réponse et commentaire technique des MOA

La zone d'étude présente une densité forte de voiries de desserte locale en milieu urbain.

La zone d'étude est concernée par de nombreux projets de développement urbain. Ceux-ci auront comme conséquence d'augmenter significativement les flux de déplacement à l'horizon de la mise en service du Tram 13 express phase 2. Plusieurs projets d'infrastructures routières (prolongement du boulevard de l'Europe, liaison RD 30/RD 190, ...) et de transport collectif (prolongement du RER E à

l'ouest, Tram 13 express phase 2, pôle de Poissy, TCSP RD 190) devraient permettre de répondre à l'évolution des besoins de déplacements du secteur).

Les MOA ont cherché à associer l'ensemble des acteurs concernés par les problématiques de déplacements (Villes, CD78, CU GOS&O). La volonté affichée des MOA est de continuer d'associer à leurs études l'ensemble des gestionnaires de voirie concernés.

Pour ce qui concerne la ville de Poissy, l'objectif est de réduire le trafic de transit. La restructuration de l'offre de bus, le prolongement du RER E à l'ouest, et le prolongement du Tram 13 express jusqu'à Achères devrait contribuer à une évolution des modes de déplacement en faveur des transports en commun.

La conclusion des études de circulation est la suivante au sujet de la place de l'Europe :

- Situation actuelle : congestion de la circulation aux heures de pointe sur la RD190 et la place de l'Europe.
- Horizon 2025- sans projet du tram 13 express : augmentation du trafic routier (+13% sur la place de l'Europe) avec une accentuation de la congestion.
- Horizon 2025- avec projet du tram 13 express : trafic routier contenu voire réduit (-20% sur la place de l'Europe par rapport à la situation sans projet).

Commentaire de la commission d'enquête

La congestion de la place de l'Europe et des voies de circulation adjacentes constitue un des sujets qui inquiète le plus les opposants au tracé urbain. **Il s'agit d'un point important du dossier sur lequel la commission d'enquête fondera son avis.**

R4 : L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts, en phase travaux et exploitation, dans le secteur de l'ancienne zone industrielle de Poissy par une approche globale du risque de pollution résultant du remaniement de terrains contaminés dans une zone sensible aux remontées de nappe.

Réponse et commentaire technique des MOA

La zone d'étude a fait l'objet de sondages géotechniques des sols qui n'ont pas relevés de contraintes fortes pour l'insertion du projet.

Pour ce qui concerne l'ancienne zone industrielle de Poissy, les MOA indiquent que des sondages complémentaires ont été effectués et que compte tenu des niveaux de nappe, il n'y a pas de risque d'interférence avec les travaux de terrassement. Ils indiquent que les eaux de la plate-forme seront collectées, traitées et dirigées vers le réseau d'eaux pluviales existant aux conditions définies par les règlements communaux.

Commentaire de la commission d'enquête

Ce point est également partagé par l'ARS dans son avis rendu le 8 août 2017. Les impacts sur le milieu aquatique, liés en particulier aux activités de l'ancienne zone industrielle, feront l'objet d'une étude spécifique et de dispositions de chantier strictes qui seront intégrées au dossier d'autorisation environnementale unique. Cette autorisation environnementale unique sera soumise à enquête publique.

R5 : L’Ae recommande de préserver au maximum les arbres urbains, en particulier les alignements (tilleuls par exemple).

R10 : L’Ae recommande de préciser comment le maître d’ouvrage entend améliorer significativement les mesures d’évitement, de réduction et de compensation concernant les arbres supprimés par le projet, et les projets de re-végétalisation sur le parcours urbain en particulier

Réponse et commentaire technique des MOA

La réponse des MOA est commune aux deux recommandations.

Après un relevé très complet des différentes voiries concernées par le projet le bilan global est le suivant : sur les 332 arbres existants, il est a priori possible d’en conserver ou d’en replanter environ 222 (environ 67%).

Les MOA proposent de compenser le déficit d’arbres en s’engageant à replanter un arbre pour chaque arbre impacté. La localisation des restitutions restant à étudier dans les études détaillées avec les gestionnaires de voirie et les collectivités concernées.

Commentaire de la commission d’enquête

Cette proposition de bon sens nous semble intéressante, comme l’engagement d’apporter un soin particulier au traitement paysager. La réussite esthétique du projet doit être un élément fort d’acceptation de celui-ci. La commission d’enquête note avec intérêt l’engagement des MOA à compléter le déficit d’arbres en coordination avec les collectivités impactées.

R6 : L’Ae recommande de préciser comment seront harmonisées les interventions et définies la coordination des phasages et des mesures de réduction des impacts, notamment pour ce qui concerne le risque de pollution des eaux souterraines, la gestion des terres polluées et les travaux de dévoisement, récolement ou extension de réseaux.

Réponse et commentaire technique des MOA

La réponse des MOA porte sur une coordination étroite avec les différents acteurs opérant sur les projets connexes de celui du Tram13.

Les MOA proposent d’envisager la mise en place d’un OPC général (Ordonnancement, Pilotage, Coordination) pour l’ensemble des chantiers qui aurait en charge l’harmonisation des plannings travaux.

Commentaire de la commission d’enquête

Pour que les impacts de ces travaux soient les moins pénalisants possible, il semble indispensable qu’une coordination rigoureuse soit mise en place entre les différentes maîtrises d’ouvrages et maîtrise d’œuvre de l’ensemble de ces chantiers, avec notamment des réunions régulières entre les différents coordinateurs techniques des chantiers.

R7 : L'Ae recommande que la nature et la réalisation des protections acoustiques nécessaires soient précisées et phasées, concernant plus particulièrement la zone rue Adrienne Bolland-Clos Saint-Germain, dans une approche globale et coordonnée permettant de traiter tous les points sensibles.

Dans ce chapitre l'Ae a analysé les dispositions prévues par les MOA pour réduire et éviter les bruits et vibrations générés par le Tram. Il est indiqué que les vibrations d'origine ferroviaire ont une énergie importante (75 à 85 dB). Il est précisé qu'elles s'amortissent rapidement avec la distance. La pose des rails se fait en fonction de la distance avec les habitations.

L'examen de l'étude d'impact indique aussi que les champs magnétiques auxquels peuvent être soumis les habitants, même proche sont nuls. (vol 3, Pièce F, chap. 2.6 p218)

Réponse et commentaire technique des MOA

Les MOA prévoient pour les habitations concernées l'installation de protections acoustiques. Il est indiqué que les mesures de protection précises seront déterminées au cours des études détaillées.

Commentaire de la commission d'enquête

Si on se réfère aux nombreuses observations qui ont été déposées sur ce sujet (impacts sonores et vibrations) par les participants à cette enquête publique complémentaire, on peut dire que ce sujet est important et mérite une attention particulière de la part des MOA. Les aspects acoustiques et vibratoires font l'objet de questions spécifiques posées dans le thème 3 « impacts permanents » de l'analyse des observations qui suit. **La commission d'enquête engage vivement les MOA à proposer des solutions efficaces pour les différents cas de figure se présentant. Elle se prononcera sur ces mesures dans le cadre de ses conclusions.**

R8 : Pour la complète information du public, l'Ae recommande de compléter le dossier par une description des aménagements prévus pour rétablir les continuités écologiques.

Réponse et commentaire technique des MOA

Les MOA ont mandaté un bureau d'étude afin de relever les enjeux de franchissement et de proposer des aménagements dans les clôtures le long du parcours.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les Maîtres d'Ouvrage ont répondu aux attentes de l'Ae.

R9 : L'Ae recommande de mettre en œuvre les compensations foncières et forestières en continuité de la forêt domaniale actuelle (en reconquérant des espaces dans la boucle de la Seine par exemple), pour éviter une nouvelle réduction de la forêt domaniale de Saint-Germain en Laye)

Cette recommandation fait suite à une analyse de l'Ae portant sur le déboisement supplémentaire nécessaire d'environ 1,7 ha pour la variante urbaine de ce tracé.

Ce déboisement/défrichement doit donner lieu à trois mesures de compensation environnementale qui seront finalisés et validés dans les différents dossiers de demande d'autorisation suivants :

- La demande d'autorisation de défrichement,
- La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées,
- L'échange foncier

Ces trois compensations : forestière, écologique et forestière sont détaillées dans la réponse des MOA.

Réponse et commentaire technique des Maîtres d'ouvrage

➤ **Compensation forestière :**

- les Maîtres d'Ouvrage du projet Tram 13 express phase 2 s'engagent, dans la mesure du possible, à suivre les prescriptions de la DRIAAP et de l'ONF et prioriser une compensation en nature, par le financement de travaux sylvicoles, ou des projets de boisement/reboisement dans le département des Yvelines. Le projet de compensation défrichement pourrait se faire sur le modèle du Tram 13 express phase 1. Sur ce projet, la compensation forestière se fait intégralement en forêt de Saint-Germain-en-Laye, par des travaux de reboisement (sur une surface 4 fois plus importante que la surface impactée). En effet, en forêt de Saint-Germain-en-Laye, la tempête de décembre 1999 a renversé de nombreux peuplements forestiers. Dans le secteur sud-ouest de la forêt, plusieurs parties de parcelles n'ont pas pu à ce jour être reconstituées. Le reboisement consiste alors à réinstaller un peuplement forestier de valeur d'avenir, durable et résilient. D'autres sites sont également à l'étude, dont par exemple un site à Mézy-sur-Seine, situé dans le département des Yvelines, à environ 15 kilomètres de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, et d'une surface de 8 ha.

➤ **Compensation écologique :**

Le défrichement de la forêt entraîne la perte de stations d'espèces floristiques et la perte d'habitats pour les espèces faunistiques.

Pour les espèces protégées, la maîtrise d'ouvrage s'engage à sécuriser (par conventionnement et/ou acquisition) des parcelles permettant de créer, de restaurer ou de réhabiliter un milieu favorable aux espèces impactées par le projet.

L'équivalence écologique entre les parcelles impactées et les parcelles de compensation sera définitivement appréciée dans le cadre de la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées, en particulier grâce à l'avis d'expert scientifique et technique du Conseil National de la Protection de la Nature.

➤ **Compensation foncière :**

Les forêts domaniales relèvent du domaine privé de l'Etat. Les bois et forêts de l'Etat sont inaliénables sauf dispositions dérogatoires. Les déclarations d'utilité publique constituent l'une des trois dispositions dérogatoires. Dans le cadre du projet Tram 13 express phase 2, la forêt de Saint-

Germain-en-Laye étant une forêt domaniale, propriété de l'Etat, les MOA souhaitent privilégier la solution de l'échange foncier, permettant ainsi d'échanger avec l'Etat des parcelles forestières qu'ils ont pu identifier et sécuriser, contre les emprises nécessaires au projet.

L'acquisition des emprises pour le projet se fera donc par le biais d'un échange foncier entre les Maîtres d'Ouvrage concernés et l'Etat.

Le tracé initial du Tram 13 express phase 2 a un impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye d'environ 5,2 hectares. Cet impact a fait l'objet d'un projet de compensation foncière mutualisée avec la phase 1 du projet. Le Bois de la Duchesse (37,1 ha) a ainsi été acquis par Île-de-France Mobilités en 2017, pour réaliser l'échange foncier du Tram 13 express phases 1 et 2.

Le tracé alternatif a un impact supplémentaire sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye estimé à environ 1,7 hectare.

Afin de compléter son assiette de compensation foncière et après accord de principe de la DRIA AF, Île-de-France Mobilités poursuit l'acquisition de parcelles complémentaires d'une surface totale de 4,7ha, adjacentes au Bois de la Duchesse, permettant ainsi de conserver la cohérence de la compensation foncière globale du projet Tram 13 express.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette recommandation de l'Ae va dans le sens de la contribution du **Maire de Saint-Germain en Laye** et de l'association **les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie** qui, pendant l'enquête publique, ont demandé que la compensation foncière soit effectuée en continuité de la forêt de Saint-Germain. On peut aussi rappeler qu'il a été suggéré de réaliser cette compensation sur les terres qui ont été polluées par l'épandage de boues « parisiennes » et qui sont situées en mitoyenneté de la forêt de Saint-Germain.

Les MOA doivent s'expliquer sur les raisons qui les empêcheraient de pouvoir donner satisfaction à ces revendications.

On peut cependant noter que les MOA proposent que la compensation forestière soit effectuée « en nature » par reboisement de parties de forêt de Saint-Germain qui ont été très fortement endommagées par la tempête de 1999. Les MOA proposent d'appliquer le même ratio que pour la phase 1 du Tram 13 express (surface plantée égale à 4 fois la surface impactée).

Des questions ont ainsi été posées en ce sens dans le chapitre suivant portant sur l'analyse des observations (thème 3 : impacts permanents sur l'environnement).

R11 : L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse et commentaire technique des MOA

Les MOA ont fait le choix de ne pas modifier le Résumé Non Technique, en considérant que les éléments complémentaires qu'ils ont détaillés dans leur réponse reprennent des points figurant dans l'étude présentée sans la remettre en cause.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse et considère que cette absence d'actualisation a été sans incidence sur le déroulement de l'enquête.

EXAMEN DE L'AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES

Examen de la concertation inter-administrative

La Préfecture des Yvelines a communiqué à la commission d'enquête les réponses qu'elle a reçu à la consultation administrative ;

6 de ces avis ne figurent pas au dossier d'enquête ; ils ont pour origine :

- la Direction départementale des territoires (Yvelines)
- l'Agence régionale de santé d'Ile de France (Délégation territoriale des Yvelines)
- le Conseil Général des Yvelines (Direction des mobilités)
- la DRIAAF (Service régional de la forêt, du bois, de la biomasse et du territoire)
- la DRIEA (Service de la Politique des Transports d'Ile de France)
- la Direction Régionale des affaires culturelles

Les principales observations formulées sont les suivantes :

Direction Départementale des Territoires des Yvelines

lettre du 17 aout 2017 de Madame Chantal Clerc, Directrice départementale des territoires adjointe.

3 observations :

- L'analyse doit porter, en plus du SDRIF, sur la compatibilité de la MECDU de Saint-Germain-en-Laye avec le PDUIF, le SDAGE ou encore le SRCE ;
- Il serait pertinent d'inclure les évolutions entre les dispositions de la MECDU de la première enquête et celles de la présente procédure ;
- Sur les plans de zonage, la mise en place d'un repère visuel serait de nature à mieux mettre en exergue les changements apportés au document.

Agence Régionale de Santé d'Ile de France

lettre du 8 aout 2017 de Madame Corinne Féliers, responsable du Département Veille et Sécurité Sanitaires

Cette lettre attire l'attention sur plusieurs points :

- impact sur les ressources en eau destinée à la consommation humaine : une partie du tracé se trouve à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée des forages d'Achères ;
- impact du projet sur la qualité des sols sur le site de la ZAC Rouget de l'Isle à Poissy, avec la remarque : prise en compte des résultats des investigations complémentaires pour la mise en place éventuelle de mesures de gestion ;
- impact sur la qualité de l'air, essentiellement en phase travaux ;
- nuisances sonores, en phase travaux : le chantier devra notamment respecter les prescriptions de l'article R 1334-36 du Code de la santé publique ;
- champs électromagnétiques.

En conclusion l'ARS donne un avis favorable sous réserve de prise en compte de la remarque concernant la qualité des sols.

Conseil Départemental des Yvelines

lettre du 4 octobre 2017 de Monsieur Jean-François Raynal, Vice-président du Conseil départemental

Le département confirme son intérêt pour le projet de variante urbaine et émet un avis favorable.

DRIAAF (Service régional de la forêt, du bois, de la biomasse et du territoire)

lettre du 17 août 2017 de Monsieur Pierre-Emmanuel Savatte, chef du Service régional de la forêt et du bois, de la biomasse et des territoires

Le dossier appelle plusieurs remarques :

- malgré un tracé urbain, le projet consomme plus de surface boisée ; dès lors les compensations devront être plus importantes ;
- importance de l'ouvrage d'art « pont de la mare aux bœufs », prévu pour l'exploration avec passage de véhicules d'entretien, et devant pouvoir supporter le poids de grumiers chargés (60/70 tonnes).

En conclusion : avis favorable en tenant compte de ces remarques.

DRIEA (Service de la Politique des Transports d'Ile de France)

lettre du 4 septembre 2017 de Monsieur Gilles Leblanc, Directeur régional et interdépartemental.

Dans un premier temps ce courrier rappelle le contexte et les objectifs du projet Tram 13 express, puis de sa phase 2 en décrivant successivement les deux tracés : « tracé initial » et « tracé urbain ».

Il formule ensuite quelques observations :

- Pour apprécier les temps de déplacement, il aurait été utile de disposer d'un schéma de rabattement aux abords des stations ; il n'est pas possible de confirmer le résultat du bilan socio-économique.
- Après une comparaison détaillée des calculs de TRI et de bénéfice actualisé, et une analyse qualitative des avantages et inconvénients des deux tracés, on pourrait considérer qu'ils ont un impact équivalent à l'échelle du programme Tram 13 express.
- Le tracé alternatif a un impact sur la forêt plus important que le tracé initial ; il importe de traiter cette thématique, notamment dans sa partie concernant les mesures prévues pour « éviter, réduire, compenser » ces atteintes à la forêt.
- Le tracé alternatif n'impacte pas le réseau routier national.
- Le tracé est en accord avec les objectifs du SDRIF et les enjeux du PDUIF.

En conclusion, : le tracé alternatif améliorera la fréquentation en favorisant l'intermodalité avec le RER A et le réseau de Paris-Saint-Lazare-Mantes-la-Jolie au niveau du pôle d'échange de Poissy. Il permettra aussi d'offrir une desserte plus fine des territoires concernés et de leurs pôle d'emploi et d'habitat.

Direction Régionale des affaires culturelles

Lettre du 11 septembre 2017 de Monsieur Paul Trouilloud, Architecte de Bâtiments de France

Quelques observations :

- Les secteurs sauvegardés, les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager et les aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine sont regroupés sous la même dénomination site patrimoniaux ; cette dénomination doit être employée pour toutes les références à ces espaces protégés.
- Il n'est pas judicieux de faire référence aux articles supprimés de la loi du 31 décembre 1913 ; ils ont été intégrés au Code du patrimoine qu'il conviendrait de citer.
- Pour information, la villa Savoye est inscrite sur le liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2016.

Les avis suivants figuraient dans le dossier :

Architecte des Bâtiments de France

Lettre du 11 février 2016 de Monsieur Paul Trouilloud, Architecte de Bâtiments de France (dans la pièce J du dossier d'enquête).

Les installations projetées ne sont pas situées à proximité des monuments historiques et n'auront majoritairement pas d'impact visuel sur ces derniers. Cependant une vigilance particulière devra être portée sur la hauteur des installations par rapport au bâti existant et sur l'insertion paysagère de la future station « Poissy RER »

Service Régional de l'Archéologie

Lettre du 21 octobre 2016 de Monsieur Stéphane Deschamps, conservateur régional de l'archéologie d'Ile-de-France (dans la pièce J du dossier d'enquête).

Aucune prescription préventive ne sera formulée dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

Pôle évaluation de la Direction Générale des finances

Lettre du 20 mars 2017 (dans la pièce J du dossier d'enquête).

Evaluation de la valeur vénale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Pas de réponses fournies dans le dossier d'enquête.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note l'absence d'avis défavorable au tracé urbain dans le cadre de cette consultation inter administrative.

Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye

L'avis des Personnes Publiques Associées sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye est demandé, conformément au Code de l'urbanisme (article R123-23-1) qui précise qu'une réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Cette réunion donne lieu à un procès-verbal inséré (PV d'examen conjoint) dans le dossier d'enquête.

Cette réunion s'est tenue le 27/09/2017 en Préfecture des Yvelines, sous la présidence de Mme Rosenzweig, chef de bureau à la direction de la réglementation et des élections.

Elle a rassemblé les services suivants :

- L'Etat : Préfecture des Yvelines (/Direction de la Réglementation et des Elections Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques), la DDT 78 (/SPACT et SPACT/Unité planification) et UDAP 78
- Le CD 78/Direction du développement
- La commune de Saint-Germain-en-Laye
- La maîtrise d'ouvrage (Ile-de-France Mobilités et SNCF Réseau)

Etaient excusés :

- L'ARS
- La Chambre d'Agriculture
- La Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Yvelines

Ile-de-France Mobilités expose que les deux secteurs concernés par la mise en compatibilité sont situés en forêt de Saint-Germain et nécessitent des défrichements complémentaires :

- au nord de Poissy, création d'une rampe entre la sortie de la rue Adrienne Bolland et le raccordement à la Grande Ceinture ; défrichement estimé : 1 ha ;
- au sud de Poissy, ouvrage de débranchement du réseau ferré ; défrichement estimé : 0,7 ha.

La seule modification à apporter au PLU, qui est en cours de révision, concerne le périmètre des espaces boisés classés (EBC) et apparaîtra sur le plan de zonage.

Il est rappelé à cette occasion que cette procédure de mise en compatibilité n'est pas soumise à une évaluation environnementale spécifiques, conformément à la décision du 06/09/2017 de la Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe).

Monsieur Trinquesse, Directeur général des services de la ville de Saint-Germain-en-Laye, souligne la vigilance que portera la commune sur les mesures de compensation du défrichement, et émet le vœu qu'elles puissent s'inscrire dans le massif forestier de Saint-Germain-en Laye.

Il précise que la ville soutient la procédure de classement de la forêt en forêt de protection ; la DDT rappelle qu'il faut être vigilant pour que le classement en forêt de protection ne bloque pas le projet.

La représentante de l'UDAP informe que deux périmètres de protection (sans impact sur le projet) sont manquants sur le secteur 1. Elle invite en outre le porteur de projet à ne pas omettre d'associer le service régional de l'archéologie.

Commentaires de la commission d'enquête

Dans le dossier d'enquête publique complémentaire la Maîtrise d'Ouvrage a pris acte de ces avis. La commission d'enquête rappelle que l'enquête défrichement va se dérouler dans une phase ultérieure à cette enquête complémentaire. La vigilance sur les compensations envisagées devra alors être importante.

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 des dispositions des l'article L104-1 à L104-3 et R 104-28 et R104-33 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.

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

Une nouvelle demande d'examen au cas par cas de la mise en compatibilité du PLU serait exigible si les adaptations devaient évoluer de manière substantielle

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette décision.

OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE

Procès-Verbal de fin d'enquête

Comme il a été précisé précédemment, et conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé et transmis à la Maîtrise d'Ouvrage le 20 février 2018. Le mémoire en réponse de celle-ci a été remis le 5 avril 2018 pour lui permettre une réponse coordonnée de la co-Maîtrise d'Ouvrage. Le procès-verbal et le mémoire en réponse de la Maîtrise d'Ouvrage sont annexés au présent rapport d'enquête (annexe n°1 et pièce jointe 7).

Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences se retrouvent exposées dans les observations écrites déposées ou envoyées ou ont été présentées lors du dépouillement, afin d'être potentiellement intégrées aux questions posées à la co-Maîtrise d'Ouvrage dans le cadre du procès-verbal de fin d'enquête.

Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- portées par le public sur les registres déposés en mairies,
- remises en main propre lors d'une permanence,
- envoyées par courrier au siège de l'enquête,
- déposées sur le site Internet mis à disposition à cet effet.

111 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 5 registres d'enquête (3 sur Poissy, 1 à Saint-Germain-en-Laye et 1 à Achères). Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception.

25 courriers adressés à la présidente de la commission à la mairie de Poissy, siège de l'enquête, ont été ouverts et versés dans une chemise et mis à disposition du public dans ce lieu.

875 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

28 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

4 courriers et 4 courriels sont parvenus après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas pu être pris en compte.

Bilan global

L'affluence a été soutenue lors des permanences dans les communes, et tout particulièrement dans la ville de Poissy. La déposition d'observations dans les registres papier a été plus forte sur Poissy, principalement concernée par le tracé urbain alternatif mis à enquête.

En revanche, le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été très important et ce dès le démarrage de l'enquête.

EXAMEN DES OBSERVATIONS

Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres mis à la disposition du public ont été résumées et numérotées par commune et par registre.

Les numéros des observations et courriers ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexes 1, avec :

- en abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés
- en ordonnées (lignes), les communes et registres concernés

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et les élus s'étant exprimés.

La consultation de ce tableau permet de visualiser rapidement les thèmes abordés, et leur occurrence. Il convient de noter que :

- les avis du public sont motivés, parfois sur plusieurs pages ;
- les correspondances des associations regroupent un grand nombre d'observations ;
- des observations ou parties d'observations ne concernent pas directement l'objet de l'enquête, et se rapportent, notamment, à la précédente procédure TGO phase 1. Il a semblé utile d'y consacrer un thème spécifique ;
- une répartition binaire « pour » et « contre » le projet a semblé trop réductrice ;
- les questions posées par le public peuvent trouver leur réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base du dépliant mis à leur disposition.

111 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 5 registres d'enquête (3 sur Poissy, 1 à Saint-Germain-en-Laye et 1 à Achères). Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception.

25 courriers adressés à la présidente de la commission à la mairie de Poissy, siège de l'enquête, ont été ouverts et versés dans une chemise et mis à disposition du public.

875 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

28 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

4 courriers et 4 courriels sont parvenus après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas pu être pris en compte.

Nous constatons parfois des doublons de dépositions, sur registre papier et registre électronique ou encore courriers. Parfois, certains riverains se sont exprimés à différents temps de l'enquête.

25 proviennent d'associations, une dizaine de collectivités territoriales (communes, intercommunalités, départements, députée de la 6^e circonscription des Yvelines, ...) et une dizaine d'acteurs économiques (CCI, Mission Locale, office du tourisme, CODES, Centre hospitalier Intercommunal, PSG...). Les collectivités territoriales et les acteurs économiques se déclarent tous favorables au tracé urbain.

Parmi ces observations, il est intéressant de constater qu'un nombre à peu près égal se prononce en faveur ou en défaveur du tracé urbain (respectivement 464 et 482), soit environ 45% des observations déposées pour chaque. Les nuances à apporter à ces résultats quantifiés sont précisées dans les thèmes qui suivent. 10% environ ne précisent pas explicitement leur position.

L'enquête publique n'ayant pas valeur de référendum, la commission d'enquête s'attache toutefois à faire ressortir et préciser les motivations exprimées avec ces avis.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 7 pour l'enquête portant sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur les enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye:

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de fin d'enquête et interrogé la Maîtrise d'Ouvrage sur l'ensemble des questions soulevées par le public.

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés.

Ses réponses, clairement identifiées, sont consignées dans la 3^e partie de l'analyse thématique (Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage)

Le mémoire en réponse de la Maîtrise d'Ouvrage figure en pièce jointe 7.

Thèmes développés

Les observations recueillies ainsi ont été classées : pour l'enquête portant sur la déclaration d'Utilité Publique, 7 thèmes se dégagent, organisés en sous-thèmes, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux :

- Thème 1 : Le tracé,
- Thème 2 : les travaux (impacts temporaires)
- Thème 3 : Les impacts permanents
- Thème 4 : L'accessibilité
- Thème 5 : L'offre de service
- Thème 6 : Sécurité, sureté
- Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

Thème U : Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Germain-en-Laye.

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, sur l'adresse électronique, les courriers envoyés, lors des permanences ou de la réunion publique) et celles posées par la commission d'enquête.

La commission analyse ci-après les thèmes abordés par le public, selon un découpage en 3 parties :

- **1^{ère} partie** : Les observations recueillies sur ce thème (synthèse des lettres et observations relatives à la problématique, renseignée par la commission d'enquête et organisée en sous-thème) ;
- **2^e partie** : Réponses et commentaires techniques des maîtres d'ouvrage associés dans un mémoire en réponse;
- **3^e partie** : Commentaires de la commission d'enquête.