

ZOOM SUR LA PHASE 2

LE TRACÉ PAS À PAS

Depuis la station Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture, le tram-train **emprunte les voies de la Grande Ceinture**, traverse le golf de Saint-Germain, puis franchit l'avenue de Versailles (RD 190) par le pont rail existant et poursuit sa route jusqu'à la station Poissy Grande Ceinture, au niveau du quartier de la Bruyère.

Toujours sur les voies de la Grande Ceinture, le tram-train quitte Poissy, pénètre dans la forêt de Saint-Germain. Après la station Achères-Chêne-Feuillu (réalisée à plus long terme), et en raison de la saturation actuelle des infrastructures ferroviaires, le tram-train quitte le Réseau Ferré National. Il emprunte **une voie nouvelle de type tramway**, implantée le long des voies ferrées jusqu'à Achères-Ville RER.

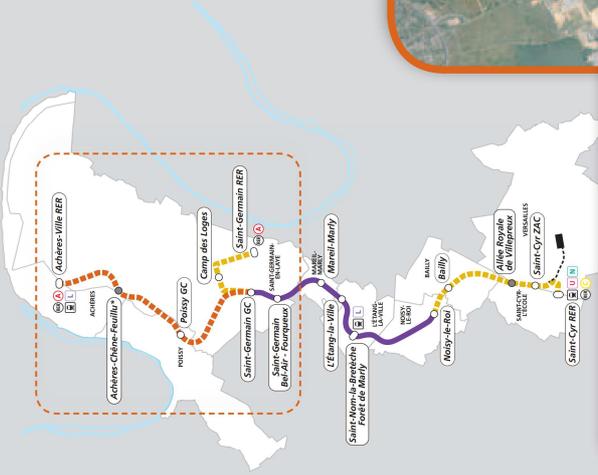
L'INSERTION DE LA LIGNE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le projet Tangentielle Ouest réutilise en grande partie les voies existantes de la Grande Ceinture, de Saint-Germain GC à Achères-Chêne-Feuillu, ce qui permet de **limiter ses impacts fonciers et environnementaux**. D'Achères-Chêne-Feuillu à Achères-Ville, le tram-train longe les voies existantes, pour minimiser les emprises sur la forêt. Néanmoins, la phase 2 du projet conduira à impacter une surface d'environ 5,8 hectares sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye.

Le projet prévoit bien évidemment de **compenser l'impact généré par le défrichement et d'atténuer les effets indirects par des mesures d'accompagnement**.

Dans cette optique, **l'étude d'impact**, qui constitue la **pièce F du dossier d'enquête publique**, analyse les conséquences du projet sur son environnement pour tenter d'**éviter, de réduire** et (le cas échéant) de **compenser** les impacts négatifs.

Cette étude d'impact a fait l'objet d'un **avis de l'Autorité environnementale**, instance du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, auquel les maîtres d'ouvrage ont répondu dans un mémoire intégré au dossier d'enquête publique (**pièce G**).



→ Station Achères-Ville

La station d'Achères-Ville sera positionnée à l'est des voies existantes du RER A et de la ligne L. Cette configuration, adoptée suite à la concertation préalable de 2013, facilitera le **prolongement ultérieur du tram-train jusqu'à Cergy**. Elle assurera une intermodalité de qualité avec les modes déjà présents, à proximité de la gare RER, du parking relais et de la gare bus. L'implantation du terminus permettra d'**accompagner le développement du secteur de la gare** en ouvrant le pôle vers le quartier en développement de la ZAC de la Petite Arche.

Le passage sous les voies ferrées sera élargi afin de pouvoir accueillir la plateforme de tramway, deux voies de circulation et un trottoir, et d'améliorer ainsi l'accès aux quartiers situés à l'est de la gare.

Pont-rail Achères Ville (Avenue de Conflans)



→ Station Achères-Chêne-Feuillu, prévue à plus long terme

Des mesures conservatoires* seront prises pour **permettre la réalisation, à plus long terme, d'une troisième station à Achères-Chêne-Feuillu**.

En effet, à cet endroit, les voies de la Grande Ceinture réutilisées par la Tangentielle Ouest seront situées au nord des voies de la ligne Paris Saint-Lazare - Mantes-la-Jolie (trains du groupe V). La création de la station Achères-Chêne-Feuillu permettrait d'envisager la correspondance entre cette ligne et la Tangentielle Ouest.

L'infrastructure actuelle du groupe V (Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie) étant saturée, la station Achères-Chêne-Feuillu est prévue à plus long terme, **à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie**.

Cette nouvelle ligne ferroviaire du réseau national permettrait en effet de désengorger l'infrastructure actuelle du groupe V et rendrait ainsi possible de nouveaux arrêts.

* Les mesures conservatoires permettent de faciliter la mise en œuvre ultérieure d'un projet d'infrastructure en interface avec la Tangentielle Ouest.



LÉGENDE

- Stations Tangentielle Ouest
- Stations à plus long terme
- Phase de correspondance
- Site de maintenance et de réparation
- Correspondance envisagée à plus long terme avec les trains du groupe Paris Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie

Grande Ceinture Ouest (GCO) en service depuis 2004

Phase 1 : en projet

Phase 2 : en projet

2,6 km de nouvelle voie de type tramway

7,1 km de voies ferrées de la Grande Ceinture réaménagées

12 min de temps de parcours entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER

3 communes traversées

3 stations (dont 1 à plus long terme)

LES CHIFFRES CLÉS DE LA PHASE 2

→ Station Poissy Grande Ceinture

Cette station sera implantée au niveau de la gare existante de Poissy GC à proximité de l'ancien bâtiment voyageurs. Le projet Tangentielle Ouest ne nécessite pas la réouverture de ce dernier, puisque la station aménagée sera de type tramway.

Des échanges entre la commune de Poissy et SNCF permettront de définir les conditions de réhabilitation du bâtiment. Par ailleurs, une attention forte sera portée à **un réorganisation des lignes de bus pour faciliter les correspondances** avec la station Poissy RER et le centre-ville notamment.

→ Golf de Saint-Germain

Réutilisant les voies de la Grande Ceinture, la ligne Tangentielle Ouest traversera le golf de Saint-Germain.

Les trois passages à niveau existants seront supprimés. Le **franchissement des voies par les golfeurs** sera maintenu par **l'aménagement de passages piétons**, en concertation avec le golf. Cette configuration permettra le maintien de la vitesse du tram-train, tout en assurant la sécurité des golfeurs.



DES STATIONS DE TYPE TRAMWAY

Les stations de la Tangentielle Ouest seront aménagées en **stations de type tramway, accessibles aux personnes à mobilité réduite et permettant la traversée des voies en station**. Les quais existants seront réaménagés pour s'adapter au matériel roulant tram-train. **Les porteurs de projet rechercheront une intégration optimale** des stations dans le paysage urbain. Les quais et les abords des stations seront équipés d'un **système de vidéo-surveillance**.



BILLETTERIE AUTOMATIQUE

BORNE D'APPEL

BORNE D'INFORMATION EN TEMPS RÉEL

VALIDEUR

COMPOSTEUR

LE MATÉRIEL TRAM-TRAIN

Le tram-train est un mode de transport innovant, conçu pour **circuler aussi bien sur les voies du Réseau Ferré National que sur des plateformes de type tramway** en milieu urbain.

Sur les voies ferrées existantes, le tram-train allie **rapidité et sécurité**. La ligne de la Grande Ceinture sera dédiée exclusivement au tram-train : la circulation de trains de fret n'est donc pas envisagée. La ligne sera néanmoins conçue de façon à ne pas empêcher la possibilité d'un passage d'autres véhicules.

En milieu urbain, le tram-train bénéficie d'une **voie de circulation réservée** et de la **priorité aux feux**, au même titre qu'un tramway.

Le matériel roulant sera accessible aux personnes à mobilité réduite, grâce à un plancher bas et à une palette rétractable. Un **dispositif d'information voyageurs** (exemples : annonce sonore des stations desservies et plan de la ligne) sera disponible à bord de chaque rame, ainsi qu'un système de **vidéosurveillance**.

Un parc de neuf rames est prévu pour la phase 2 du projet Tangentielle Ouest, et viendra s'ajouter aux dix rames de la phase 1.

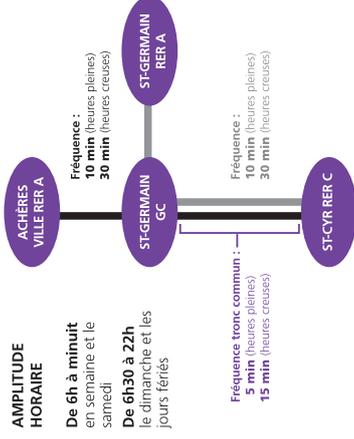
Le site de maintenance et de remisage des Matelots

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Versailles-Matelots, situé à 1 km du terminus de la ligne Tangentielle Ouest de Saint-Cyr, accueillera les rames des phases 1 et 2 du projet. Un soin particulier sera porté à l'intégration paysagère de ce site. La Commission Nationale des Monuments Historiques a ainsi rendu un avis favorable au projet de site des Matelots, sous réserve d'un traitement paysager de qualité. L'étude de ce site a été intégrée à la phase 1 du projet présentée en enquête publique en juin et juillet 2013 et déclarée d'utilité publique le 3 février 2014.

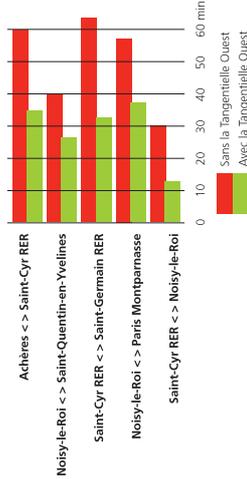
Perspective 3D, insertion du site de maintenance dans son environnement (de la gare vers le château)

À L'HORIZON DE LA PHASE 2...

Une offre de service renforcée



Des temps de parcours réduits



LES TRAVAUX DE LA PHASE 2

Plusieurs types de travaux permettront la mise en service du projet Tangentielle Ouest phase 2. Ils seront mis en place de manière à limiter la gêne pour le public.

Les différents travaux envisagés sont :

- ✘ **Travaux préparatoires** de libération des emprises existantes.
- ✘ **Travaux de terrassement** pour réaliser notamment la plateforme nouvelle de type tramway.
- ✘ **Réalisation des ouvrages d'art**.
- ✘ **Travaux de rénovation des voies ferrées, et de création de la plateforme nouvelle de type tramway**.
- ✘ **Electrification de la ligne et création des sous-stations pour l'alimentation électrique de la section urbaine**.
- ✘ **Aménagement et équipement des stations**.

Le **phasage du chantier** et des **mesures de réduction des nuisances** limiteront la gêne occasionnée par les travaux (limitation des envois de poussière, respect des normes en vigueur concernant les émissions sonores, attention portée aux conditions de déplacements, etc.). Des mesures spécifiques permettront de faciliter et de coordonner les circulations aux abords des chantiers, et des services de substitution pourront éventuellement être mis en place. **Une attention particulière sera portée aux activités économiques, commerciales et touristiques**. Par ailleurs, un dispositif de communication informera les usagers et les riverains de l'avancée et du déroulement du chantier.

A la fin des travaux, des **mesures acoustiques seront à nouveau réalisées** afin de s'assurer que le projet répond bien aux normes en vigueur.

LE COÛT DE LA PHASE 2

103 millions d'euros* (hors matériel roulant)

Études et travaux



Île-de-France



Veolia
Conseil d'expert

Matériel roulant et exploitation



LE CALENDRIER DE LA PHASE 2

Du 16 juin au 15 juillet 2014

> Enquête publique sur la phase 2

2015 – 2016 > Études détaillées

2017 – 2019 > Phase de travaux

Fin 2019 > Mise en service de la phase 2

QU'EST-CE QU'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

L'enquête publique est une procédure réglementaire qui s'applique à tous les grands projets. Elle a pour objectif **d'analyser les impacts du projet, ses bénéfices et de recueillir l'avis des personnes concernées** afin de statuer sur l'intérêt général de l'opération.

Le projet Tangentielle Ouest phase 2 fait l'objet de **plusieurs enquêtes publiques** (projet de transport, mise en compatibilité des documents d'urbanisme et défrichement) ouvertes simultanément en une **enquête publique unique**, menée sous l'égide d'une **commission d'enquête indépendante** nommée par le tribunal administratif. Présidée par Mme Eustache, la commission d'enquête est composée de deux membres titulaires, M. Brunier et M. Guidée, et de deux membres suppléants, M. Davenet et M. Gomez.

À l'issue de l'enquête publique, cette commission rédigera un rapport sur le déroulement de l'enquête et formulera un avis motivé qui nourrira la décision du préfet de déclarer ou non le projet **d'utilité publique**.

COMMENT VOUS INFORMER ET VOUS EXPRIMER ?

Vous pouvez, pendant toute la durée de l'enquête et dans la mairie de votre choix (Achères, Poissy ou Saint-Germain-en-Laye):

- **Consulter le dossier d'enquête publique**
- **Déposer un avis dans les registres ou remettre un courrier** pendant les heures d'ouverture des mairies ou lors des permanences de la commission d'enquête.

Il est également possible de:

- **Demander un rendez-vous** avec l'un des membres de la commission d'enquête
- **Envoyer un courrier** au siège de la commission d'enquête :

Enquête publique Tangentielle Ouest phase 2
M^{me} Marie-Claire Eustache, présidente de la commission d'enquête
Mairie de Saint-Germain-en-Laye, 16 Rue de Pontoise 78100 Saint-Germain-en-Laye

PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Mairie d'Achères – 6-8, rue Deschamps-Guérin / Tél. 01 39 79 64 00
• lundi 23 juin 2014 de 9h00 à 12h00 • mardi 1^{er} juillet 2014 de 14h45 à 17h45 • samedi 12 juillet 2014 de 9h15 à 12h15

Mairie de Poissy – Place de la République / Tél. 01 39 22 56 40
• samedi 28 juin 2014 de 9h00 à 12h00 • mercredi 9 juillet 2014 de 9h00 à 12h00 • mardi 15 juillet de 14h45 à 17h45

Centre administratif de Saint-Germain-en-Laye – 86-88, rue Léon Désoyer / Tél. 01 30 87 20 90
• jeudi 26 juin 2014 de 14h00 à 17h00 • samedi 5 juillet 2014 de 9h00 à 12h00 • mardi 15 juillet 2014 de 9h00 à 12h00

Retrouvez l'ensemble des documents de l'enquête publique et les dates et lieux des permanences sur

www.tangentielleouest.fr

Les acteurs du projet



L'ÉTAT

L'État participe financièrement au développement des transports collectifs : il est co-financier de l'opération Tangentielle Ouest au travers du Contrat de Projet État-Région (2007-2013). L'Etat est signataire, avec la Région Île-de-France du Protocole du 19 juillet 2013 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, qui prévoit la mise en service de la Tangentielle Ouest (phases 1 & 2) à horizon 2020.



LA RÉGION ÎLE DE FRANCE

La Région finance le projet Tangentielle Ouest par le biais du Contrat de Projet État-Région (2007-2013) et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD 78). La Région œuvre à l'amélioration des conditions de déplacement en Île-de-France, avec une priorité : développer les liaisons de rocade. La Région Île-de-France est signataire, avec l'Etat, du Protocole du 19 juillet 2013 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, qui prévoit la mise en service de la Tangentielle Ouest (phases 1 & 2) à horizon 2020.



LE DÉPARTEMENT DES YVELINES

Le Département des Yvelines est co-financier de l'opération Tangentielle Ouest au titre du Contrat Particulier Région Département. Le Conseil général mène une politique volontariste pour favoriser le développement des transports collectifs et améliorer les conditions de déplacement des Yvelinois.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, RFF a pour mission le développement, la modernisation et la commercialisation des 30 000 km de lignes du réseau, dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale. RFF est également responsable de la gestion quotidienne du réseau ferré. Dans le cadre de ce projet, RFF assure la maîtrise d'ouvrage des travaux sur les voies ferrées existantes.



SNCF

SNCF est l'exploitant actuel de la ligne de la Grande Ceinture Ouest.

SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des opérations qui concernent la rénovation et la modernisation des bâtiments-gare existants, ainsi que la construction, l'entretien et le garage du matériel roulant.



STIF

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Le STIF, est co-maître d'ouvrage du projet Tangentielle Ouest avec RFF et SNCF. Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage de la section urbaine du tracé de type tramway de la station d'Achères-Chêne-Feuillu (réalisée à plus long terme) au terminus d'Achères Ville. Il assure en outre la coordination d'ensemble du projet. Par ailleurs, le STIF financera l'exploitation et le matériel roulant.



Tangentielle Ouest

Enquête publique

**DU 16 JUIN AU
15 JUILLET 2014**

**VOTRE NOUVELLE LIGNE
DU RER A AU RER C**

**Informez-vous
et donnez votre avis !**

Vous pouvez consulter le dossier d'enquête publique et vous exprimer sur les registres mis à votre disposition en mairies de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Achères, aux horaires d'ouverture ou lors des permanences de la commission d'enquête.

**PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A**

PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

CENTRE ADMINISTRATIF DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

86-88, rue Léon Désoyer

Judi 26 juin 2014 de 14h00 à 17h00

Samedi 5 juillet 2014 de 9h00 à 12h00

Mardi 15 juillet 2014 de 9h00 à 12h00

MAIRIE DE POISSY

Place de la République

Samedi 28 juin 2014 de 9h00 à 12h00

Mercredi 9 juillet 2014 de 9h00 à 12h00

Mardi 15 juillet de 14h45 à 17h45

MAIRIE D'ACHÈRES

6-8, rue Deschamps-Guérin

Lundi 23 juin 2014 de 9h00 à 12h00

Mardi 1^{er} juillet 2014 de 14h45 à 17h45

Samedi 12 juillet 2014

de 9h15 à 12h15

www.tangentielleouest.fr



Tangentielle Ouest

ENQUÊTE PUBLIQUE

VOTRE NOUVELLE LIGNE
DU RER A AU RER C

PHASE 2
SAINT-GERMAIN GC /
ACHÈRES-VILLE RER A

DU 16 JUIN AU
15 JUILLET 2014

> Informez-vous
et donnez votre avis !

www.tangentielleouest.fr



ANNEXE 9 : Procès-verbal de fin d'enquête

Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de St-Germain-En-Laye, Poissy et Achères et le défrichement s'est achevée le 26 juillet 2014, après une prolongation de 11 jours de sa durée initiale, sollicitée auprès Monsieur le Préfet des Yvelines en date du 27 juin 2014, suite à la réception du courrier de Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines demandant de réétudier une solution alternative au tracé ferroviaire pour privilégier un tracé urbain sur Poissy. Un arrêté portant prolongation d'enquête a été pris le 30 juin 2014 par Monsieur le Préfet des Yvelines ;

La commission d'enquête a réceptionné les registres d'enquête le 28 juillet 2014..

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public dans les mairies d'Achères, de Poissy et au centre administratif de Saint-Germain-en-Laye, aux jours et horaires habituels, assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. Des courriers pouvaient également y être adressés. Le centre administratif de Saint-Germain en Laye était désigné comme siège de l'enquête.

La commission a reçu le public lors de 4 permanences sur chacune des 3 communes, soit 12 au total, Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 (et celui du 30 juin 2014 pour 3 nouvelles):

- Au centre administratif de Saint-Germain-en-Laye :
 - jeudi 26 juin 2014 de 14h à 17h
 - samedi 5 juillet 2014 de 9h à 12h
 - mardi 15 juillet 2014 de 9h à 12h
 - samedi 19 juillet 2014, de 9h à 12h

- mairie de Poissy :
 - samedi 28 juin 2014 de 9h à 12h
 - mercredi 9 juillet 2014 de 9h à 12h
 - mardi 15 juillet 2014 de 14h45 à 17h45
 - samedi 26 juillet 2014, de 9h à 12h

- mairie d'Achères :
 - lundi 23 juin 2014 de 9h à 12h
 - mardi 1^{er} juillet 2014 de 14h45 à 17h45
 - samedi 12 juillet 2014 de 9h15 à 12h15
 - vendredi 25 juillet 2014, de 14h à 17h

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

121 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 10 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure. Les courriers adressés à la présidente de la commission à Saint-Germain-en-Laye, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres de cette ville, ce qui explique que ceux-ci recueillent la moitié du total des observations.

19 proviennent d'associations, 7 de maires, 2 de présidents de Conseil général.

Parmi ces observations, 31 se déclarent opposées au projet, 20 à la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule") ; en revanche 37 émettent des avis favorables, ou simplement positifs.

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 10 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 et de défrichement :

Thème 1 : Le tracé,

Thème 2 : les travaux

Thème 3 : Les impacts

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 8 : Les différentes procédures

Thème 9 : Divers

Thème 10 : non exploitable

Thème U : Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Thème D : Enquête défrichement

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques. Pour éviter que certaines requêtes ne soient pas traitées, une réponse systématique succincte est fortement recommandée à la co-maîtrise d'ouvrage, dans le document présentant le dépouillement complet des registres.

Remarque : les questions posées par le public trouvent souvent une 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.

Nous vous remercions de nous donner votre avis technique détaillé sur ces différents thèmes.

Thème 1 : Le tracé

Les observations formulées par le public et les élus portent logiquement sur le tracé de la tangentielle, dont une partie est imposée par la présence de l'ancienne Grande Ceinture, et sur les modifications qui pourraient potentiellement être localement apportées à ce tracé.

Les principaux points concernés sont les suivants :

- *Tracé phase 1*

La desserte de St Germain RER

La liaison en mode tram entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER, souvent désignée par l'expression "virgule", a fait l'objet de très nombreux commentaires, le plus souvent négatifs et formulés par des opposants à cette liaison, dans les registres de Saint-Germain-en-Laye (une vingtaine d'observations).

Cette partie du tracé appartient à la phase 1 du projet, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, et ne fait donc pas partie de l'objet de l'enquête.

Toutefois, compte tenu des modifications de tracé envisagées par ailleurs, de nature à modifier substantiellement le calendrier et le budget, la commission d'enquête se doit de prendre en considération ces interventions.

Question : la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER est-elle confirmée et à quelle échéance ?

- *Le tracé présenté en phase 2 et soumis à enquête*

La station Chêne Feuillu

21 observations concernent la future station Chêne Feuillu ; elles sont de plusieurs natures :

- remise en cause de son utilité, compte tenu de la présence de gares existantes, et des incertitudes sur la réalisation de la LNPN ;
- critique de la solution retenue parmi plusieurs variantes pour son emplacement et son impact environnemental ;
- nuisances pour les habitants des quartiers voisins : fréquentation, bruit, stationnement gênant, suppression d'aires de jeu pour les enfants...
- La DRIEA évoque un calendrier lié au RER E et à la réalisation d'une 4^e voie, et non à celle de la LNPN

Questions :

1. *Quelles seraient les conséquences de la non-réalisation des mesures conservatoires concernant la station Chêne Feuillu ?*

2. *Existe-t-il une alternative pour l'emplacement de la station (faisceau ferré du triangle des Ambassadeur ou autre)?*
3. *(incidence de l'éventuelle modification du tracé par Poissy RER : voir ci-dessous)*
4. *Si la station d'Achères Chêne Feuillu est à l'avenir réalisée, comment sera traité le problème de la circulation de desserte de la station et de transit sur la route des Loges, en particulier le franchissement des passages inférieurs très étroits de la route sous les voies ferrées ?*
5. *La réalisation d'une 4e voie est elle liée au calendrier du RER E ?*

La station Poissy GC

Quelques observations, reprises dans la lettre de Monsieur le Maire de Poissy, relèvent que l'emplacement de la station prévue à la gare désaffectée de Poissy Grand Ceinture n'est pas judicieux: en effet l'espace resté disponible au voisinage de l'ancienne gare est restreint, ce qui rendra difficile l'accès, la circulation et l'arrêt des bus et le stationnement. Il est proposé que cette station soit déplacée de l'autre coté du pont de l'avenue de Versailles ; un parking semi enterré pourrait être réalisé place de la gare Poissy GC.

Question : le déplacement de la station de la tangentielle de l'autre coté du pont de l'avenue de Versailles a-t-il été étudié ? est-il possible ?

Le golf

La voie existante de la Grande Ceinture traverse le golf de Saint Germain ; le président de l'association et le directeur du golf ont fait part de leurs observations dans une note insérée dans le registre de Saint-Germain (sous le n° SG22) et à l'occasion d'une réunion avec un membre de la commission d'enquête ; elles sont de plusieurs natures :

1 - concernant le projet, ils confirment leur demande de réalisation de travaux spécifiques pour la partie du tracé traversant le golf (dont le principe est déjà pour l'essentiel acté dans le dossier d'enquête) :

1. pont de la Mare aux Bœufs et PN 10.2 : réalisation de préférence d'une passerelle indépendante du pont existant ;
2. PN 10.4 et 10.5 : passages en souterrain (en tenant compte des problèmes d'évacuation des eaux de pluie et de pente des rampes d'accès) ;
3. passage des engins d'entretien : prévoir des accès aux ponts existants ;
4. protection contre les balles : filets avec un maillage adapté ;
5. protection contre les passages d'animaux : clôtures ;
6. est-il prévu d'abattre les arbres situés le long de la voie ?

Question : pouvez-vous confirmer ces principes ?

2 - concernant plus particulièrement le chantier, ils manifestent une vive inquiétude : si tout ou partie des parcours doivent être interrompus pendant un certain temps, ils craignent la désaffectation des membres de l'association, ce qui obligerait à rembourser tout ou partie des cotisations ; cela aurait pour effet d'entraîner une perte d'exploitation à l'origine de licenciements d'une partie du personnel ; ils attendent des assurances dans ce domaine, soit par une organisation spécifique des travaux, soit par la prise en charge d'un éventuel déficit.

Questions :

1. *Quelles mesures sont envisagées pour ne pas perturber l'exploitation du golf durant la phase de chantier ?*
2. *Une indemnisation est-elle prévue pour remédier à une éventuelle perte d'exploitation*

Par ailleurs, plusieurs personnes et associations demandent à ce que les surcouts liés aux travaux occasionnés pour la traversée sécurisée du golf (filets de protection, passages souterrains à réaliser à la place des passages à niveau) soient imputés exclusivement (ou principalement) au golf et non à la collectivité, considérant que la Grande Ceinture est antérieure à ce dernier.

Question : qu'en sera-t-il exactement ?

- *Le tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy*

Il s'agit d'une variante qui a été proposée par Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines dans une lettre du 20 juin 2014 à la Présidente de la commission, avec copie au Président de la Région Ile-de-France et aux maires des trois communes concernées ; cette variante a également été jugée nécessaire par Monsieur le Maire de Poissy dans sa lettre du 16 juillet 2014.

Dans un courrier commun du 23 juillet 2014 Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général ont confirmé demander l'étude de cette variante.

En revanche, plusieurs personnes, dont Monsieur le Maire de Saint-Germain-en-Laye, Monsieur le Président du Conseil général du Val-d'Oise, souhaitent un engagement de la phase 2 au plus vite, pour respecter une mise en service fin 2019.

Monsieur le Maire d'Achères est également favorable à la poursuite du projet actuellement mis à enquête et sa mise en service dans les meilleurs délais, sans s'opposer à la poursuite d'études sur un tracé urbain permettant une mise en service ultérieure.

En outre, plusieurs personnes demandent des compléments d'information sur cette évolution.

Son tracé consiste dans un décrochement de la ligne de Grande Ceinture vers la gare de Poissy RER, pour assurer la correspondance avec le futur EOLE, avec un second arrêt au St Exupéry et ZAC EOLES, pour rejoindre ensuite le tracé actuellement soumis à enquête.

Cette intervention de Monsieur le Président du Conseil général en cours d'enquête, pouvant être à l'origine de modifications substantielles du projet, a motivé pour la commission la demande d'organisation d'une prolongation de l'enquête pour une bonne information du public, et notamment des associations.

De nombreuses personnes ont manifesté leur désarroi devant cette évolution en cours d'enquête : ce retard dans la réalisation du projet apparaît difficilement compréhensible, surtout à ce stade. Et, paradoxalement, les riverains des quartiers Est de Poissy, très impactés par la réouverture au trafic de la GC se sentent pour le coup abandonnés, ces quartiers étant particulièrement mal desservis par les transports en commun.

Il est ici rappelé que l'objet de l'enquête est l'utilité publique de la phase 2 du projet "Tangentielle ouest", tel qu'il est décrit dans le dossier ; la commission d'enquête doit réserver son avis sur la variante proposée, dans l'attente de la réalisation d'études complémentaires sur sa faisabilité technique, son calendrier et son coût.

Questions :

1. *Dans l'hypothèse où les études complémentaires concluraient à une non faisabilité de la variante, quel serait le retard pour la réalisation du projet (délais d'études et de prises de décision) ?*
2. *Dans l'hypothèse où les études complémentaires aboutiraient à la prise en compte de la variante :*
 - *pourriez-vous envisager, comme l'exposent les maires d'Achères et de Poissy, de poursuivre simultanément l'étude et la réalisation du tracé actuel et l'étude d'insertion urbaine sur Poissy ?*
 - *quel serait le délai nécessaire pour préparer le dossier modifié et diligenter une nouvelle enquête publique ?*
 - *les études complémentaires auraient elles une incidence sur le calendrier de réalisation de la phase 1 ?*
 - *quel serait le retard apporté à la livraison de la phase 2 modifiée (nouvelle date de mise en service) ?*
 - *en plus de Poissy RER, combien de stations seraient mises à la disposition des usagers dans Poissy ?*
 - *quelle serait l'augmentation de la durée du trajet entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères ?*
 - *les travaux conservatoires en vue de la réalisation ultérieure de la station Chêne Feuillu seraient-ils supprimés ?*

- *L'extension du tracé au nord sur Cergy et au sud vers Versailles / St-Quentin-en-Yvelines*

L'attente d'une extension vers Cergy (phase 3) dans un délai rapproché a été mentionnée dans 17 observations ; elle est notamment demandée, pour une mise en service à l'horizon 2025, dans la délibération du Conseil général du Val-d'Oise ; de même, plusieurs intervenants souhaitent un prolongement jusqu'à Versailles Chantiers et/ou St-Quentin-en-Yvelines.

Lors d'un entretien avec la commission d'enquête Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines a déclaré que, quel que soit le tracé retenu, l'objectif à terme de la tangentielle ouest est de relier Versailles à Cergy.

Questions :

1. *Calendrier prévisionnel d'étude et de réalisation du prolongement de la Tangentielle ouest vers Cergy*
2. *Même question pour une éventuelle extension vers Versailles, voire St-Quentin-en-Yvelines*

Thème 2 : Les travaux : calendrier, chantier

En dehors des inquiétudes formulées par les représentants du golf (voir ci-dessus), les incidences du chantier ont fait l'objet d'un petit nombre d'observations, de deux natures essentiellement: calendrier de réalisation et impacts pour les riverains

- *Le calendrier de réalisation*

Questions :

1. *Calendrier de la phase travaux, si nécessaire décomposé par zones*
2. *Liens, chevauchement, délais avec ceux de la phase 1*

- *Le chantier*

Questions :

1. *Impacts des travaux pour les zones habitées (Saint --Germain GC, Poissy, Achères gare) : bruit, poussières,...*
2. *Impacts des travaux pour les zones forestières : promeneurs, passages d'animaux, nidification des oiseaux...*
3. *(Impact des travaux sur l'exploitation du golf : voir ci-dessus).*
4. *Mise en place d'une concertation avec les riverains, d'une « maison de projet » ?*

Thème 3 : Les impacts

Les impacts sont de plusieurs natures et se répartissent ainsi en impacts visuels, sonores (principalement), environnementaux, liés aux vibrations ou encore à la maintenance.
Ce thème représente 37 observations déposées

- *Les impacts visuels*

Ils sont particulièrement ressentis dans les quartiers de Poissy jouxtant immédiatement la voie ferrée de la grande Ceinture (quartier la Bruyère) et au niveau de la future station Poissy GC.

Ils sont également exprimés par les habitants du quartier Achères Saint-Hubert et ceux de Saint-Germain concernés par la liaison Saint-Germain GC et Saint-Germain RER

Ces nuisances concernent : les futurs caténaires, la nécessité de réaliser des murs végétalisés, de conserver le plus possible les arbres existants le long de la ligne existante de la GC.

Questions :

1. *Quelles seront les mesures prises au niveau des impacts visuels ?*
2. *Quels seront les impacts sur la végétation existante ?*

- *Les impacts sonores et liés aux vibrations*

Ils sont relativement unanimement redoutés, soit parce que le tracé, sur Poissy ou Achères, est très proche de certains quartiers, soit parce qu'il est assimilé aux passages de trains de voyageurs ou de fret en circulation il y a quelques années.

Le bruit et les vibrations générés sont évoqués généralement simultanément, tout particulièrement au niveau des quartiers Est de Poissy.

Une communication auprès de la population, telle que souhaitée par Monsieur le Maire d'Achères, apparaît effectivement utile.

Des demandes plus précises d'aménagements allant être réalisés concernent : murs anti-bruits, patins anti-vibratiles, remplacements de traverses, doubles vitrages...

Une demande récurrente concerne le pont métallique du boulevard Lefebvre

La fréquence importante, et donc le bruit quasiment continu inquiète également.

La présence de l'école maternelle C. Péguy : quelles mesures seront prises au niveau de cet équipement public ?

La nouvelle station Poissy GC : la fréquentation de la gare pour les logements très proches et en impasse

Questions :

1. *Quelles mesures précises seront prises pour réduire les impacts sonores et vibratiles pour les riverains ? Focus spécial au niveau du boulevard Rose, de la station Poissy GC*
2. *Y aura-t-il des mesures spécifiques prises au niveau de l'école maternelle Péguy ?*
3. *Qu'envisagez-vous comme travaux au niveau du pont métallique ?*

- *Les impacts environnementaux*

Ils sont liés, à la fois à la station « conservatoire » de Chêne Feuillu et la forêt d'une manière générale, la coupe d'arbres le long de la GC actuelle, le passage dans le golf (abattage d'arbres et conséquences au niveau des passages souterrains et donc du practice).

Les questions relatives au golf sont centralisées au niveau du thème 1, le golf faisant l'objet d'un sous-thème spécifique. Il en va de même pour la station Chêne Feuillu.

Les questions relatives aux mesures compensatoires pour l'abattage des arbres sont traitées au niveau de l'enquête publique sur le défrichement (fin du PV).

Questions :

1. *Quelles sont les coupes d'arbres envisagées avec les travaux de remise en circulation de la GC ?*
2. *Quelles sont les atteintes à la forêt, aux terres agricoles, plus globalement à l'environnement ?*
3. *Les riverains du Quartier Achères Saint-Hubert tiennent à conserver l'aire de jeux entre la ligne de chemin de fer et les pavillons. Qu'en sera-t-il ?*

Thème 4 : L'accessibilité

Ce thème regroupe les impacts sur la circulation, notamment autour des futures stations, l'accessibilité aux stations (et en particulier au niveau de la gare d'Achères Ville), le stationnement (VL et 2 roues) et l'accès PMR. Ce thème est abordé dans 26 contributions.

- *La circulation*

Les interrogations concernant l'impact du projet sur la circulation autour des gares ciblent la situation respective de chacune d'elles : ainsi la station déjà en exploitation de St Germain GC ne suscite aucune observation ; plusieurs personnes, que ce soit des usagers potentiels ou des riverains, demandent le déplacement de celle de Poissy GC pour des raisons d'accessibilité, de possibilité de stationnement.

Pour sa part la station d'Achères-Ville, plus complexe dans sa configuration, reçoit des appréciations mitigées : si l'implantation de la station TGO à l'est de la gare SNCF est quasi-unanimement admise, ce n'est pas le cas de la mise en double sens du passage inférieur sous la ligne SNCF du RER A, même de la part d'habitants résidant à

l'ouest de la gare en bordure de la future ZAC de la Petite Arche. L'aménagement urbain des circulations autour de la gare a fait l'objet d'une étude argumentée portant sur les pistes cyclables et les obligations du maître d'ouvrage en la matière de la part de l'association MDB et prenant en compte l'existence d'une voie proche de transit (RD 30) pour conclure à une configuration différente de l'aménagement du passage de l'avenue de Conflans sous la ligne du RER A.

Enfin la station d'Achères Chêne Feuillu, traitée dans le dossier d'enquête mais uniquement à titre conservatoire et donc non en prise en compte dans le calendrier et le financement du projet, suscite des interrogations liées, outre l'impact temporaire du chantier sur le trafic routier local, aux perturbations de circulation causées par l'étroitesse des 2 passages inférieurs de la route des Loges sous les voies ferrées. Ce point est traité dans le thème 1 (tracé) et le sous-thème "station Chêne feuillu".

Questions :

1. *Quels aménagements de voirie sont prévus avec la municipalité de Poissy pour la desserte de la gare GC, quelque soit sa localisation finalement retenue, afin de réduire l'impact sur la circulation locale ?*
2. *La configuration du passage inférieur sous les voies du RER A à l'entrée de la gare d'Achères-Ville peut-elle être reconsidérée pour prendre en compte l'observation relative à la mobilité cycliste autour de la gare SNCF et la station TGO ?*
3. *Si la station d'Achères Chêne Feuillu est à l'avenir réalisée, comment sera traité le problème de la circulation de desserte de la station et de transit sur la route des Loges, en particulier le franchissement des passages inférieurs très étroits de la route sous les voies ferrées ?*

• *L'accessibilité aux stations et aux trains*

Fréquemment conjoint au sous-thème précédent, le sous-thème de l'accessibilité aux stations est apparu dans deux observations relatives à la station de Poissy GC en raison de la topographie en pente du quartier et à Achères du fait de la disposition de l'accès au RER A et de l'absence de passage public traversant qui permettrait de joindre sans titre de transport la station TGO depuis la gare routière.

Par ailleurs la possibilité de charger des vélos à l'intérieur des rames de la TGO a été demandée par une Association.

Questions :

1. *Quels sont les aménagements envisagés pour faciliter l'accès des transports urbains à la gare de Poissy GC et leur capacité d'évolution à proximité de la TGO ?*
2. *Quelles sont les modifications qu'il est possible d'apporter à l'accès aux quais en gare d'Achères-Ville des voyageurs du RER A, pour que le passage inférieur puisse être utilisé pour accéder sans disposer d'un titre de transport à la station TGO et aux immeubles existants et à venir (ZAC de la Petite Arche) situés à l'est de la gare RER ?*
3. *Est-il prévu de pouvoir charger des vélos à l'intérieur des rames de la TGO dans des conditions similaires à celles décidées pour la phase 1 de la TGO ?*

• *Le stationnement*

Ce point est celui le plus fréquemment évoqué dans le cadre de ce thème, d'abord par les riverains craignant que leurs disponibilités de stationnement personnel soient affectées par le stationnement irrégulier, ensuite par les usagers, parfois eux-mêmes riverains, qui souhaitent un stationnement gratuit ou à prix réduit à proximité des gares.

Un cas particulier a été évoqué : celui de l'accès au parking privé souterrain de l'immeuble situé à l'est de la gare d'Achères-Ville en face de l'accès des voyageurs à celle-ci ; l'implantation de la station TGO ne risque-t-elle pas d'empêcher cet accès ?

Questions :

1. *Quelles sont les mesures envisagées pour sanctionner le stationnement abusif sur des places privées à proximité des gares ?*
2. *Un accroissement significatif des emplacements gratuits réservés aux vélos à l'intérieur des parcs de stationnement couverts et surveillés, tels que celui de la gare d'Achères-Ville, est-il envisagé ?*

3. *La politique de l'offre de stationnement de type P + R visera-t-elle à fidéliser les usagers de la TGO, soit en proposant des abonnements de longue durée à des prix compétitifs, soit en encourageant l'utilisation des transports en commun en lieu et place de la voiture personnelle ?*
4. *Le parking du cimetière d'Achères à proximité de la gare d'Achères-Ville sera-t-il réduit en surface par la reconstruction du pont de l'avenue de Conflans ? Restera-t-il en zone gratuite à durée de stationnement limitée ?*
5. *Si le projet de mettre l'avenue de Conflans en double sens de circulation sous le pont et au droit de l'accès à la gare RER est maintenu, réduisant ainsi sensiblement la largeur du trottoir devant l'immeuble existant, comment sera assuré en toute sécurité l'accès au parking souterrain qui se fait actuellement depuis les directions opposées ?*
6. *Quelle est la faisabilité d'un parking à étage semi-enterré place de la gare de Poissy GC ?*

Thème 5 : L'offre de service

Ce thème rassemble tout ce qui concerne le choix du matériel roulant, la tarification, l'intermodalité, le fret et l'exploitation de la ligne (horaires, cadencement,...). Il est abordé dans quelques observations.

- *Choix du matériel roulant*

La principale remarque exprimée à plusieurs reprises concerne le choix d'une solution tram-train en lieu et place d'un train classique ; la raison donnée généralement par les personnes s'exprimant sur ce thème résiderait dans l'économie faite grâce à la réutilisation de matériels libérés par leur remplacement sur d'autres lignes, sans qu'ils soient pour autant obsolètes. Un autre reproche fait au tram-train est l'utilisation de deux systèmes d'alimentation électrique différents, sans que la justification de ce reproche (complexité, fiabilité ou coût des infrastructures) soit explicitement exprimée.

Questions :

1. *le maître d'ouvrage peut-il développer les arguments ayant conduit au choix du tram-train et la nature des avantages qu'il apporte par rapport à la solution du train classique ?*
 2. *peut-il également faire part de manière objective du retour d'expérience des équipements opérationnels de ce type, en France comme à l'étranger, et des actions correctives conduites au vu de l'exploitation des premiers projets ?*
- *Exploitation de la ligne : Cadencement – Fréquence – Horaires – Régularité – Tarification*

Ces différents sous-thèmes ont été souvent identifiés à partir de conversations engagées avec les visiteurs des permanences plutôt que par l'exploitation des observations portées sur les registres d'enquête. De fait des interrogations se font jour quant à la pertinence de certains choix, tels que le passage de la double voie à une section à voie unique à proximité d'Achères Chêne Feuillu, susceptible d'affecter la régularité du service, la fréquence de passage annoncée ne correspondant pas à celle des lignes interconnectées, l'exploitation de la ligne uniquement par des trains respectant tous les arrêts au détriment d'un temps de trajet réduit pour un parcours de bout en bout.

Les avis sont partagés quant à la pertinence de l'amplitude des horaires, qui a été jugée parfois trop grande.

Un sous-thème qui ne semble pas avoir été traité dans le dossier est celui de la tarification qui sera appliquée, le système actuel radial de tarification des abonnements paraissant mal adapté avec l'extension du maillage par des tangentielles ; à ce sujet, deux observations ont exprimé la crainte d'un surcoût de zone.

Enfin et même si cet aspect ne relève pas stricto sensu du sujet de l'enquête, certaines personnes font remarquer que l'intérêt et la performance de la TGO dépendent fortement des lignes auxquelles elle sera interconnectée et soulignent de façon répétée la "robustesse" insuffisante du RER A sur la branche de Saint Germain.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des précisions sur les études qui ont permis de fixer les paramètres opérationnels de la TGO, tels que l'origine des retards potentiels attendus, les solutions envisagées pour réduire leur impact, le choix de la fréquence des passages et de l'amplitude des horaires ?*
2. *Peut-il également faire part de ses réflexions en matière de tarification et de simplification de l'offre tarifaire (zonage, billets combinés, etc) ?*
3. *Dans un objectif de simplification de la gestion des circulations, il a été décidé a priori d'exploiter les sections 1 et 1+2 de la TGO par des rames les parcourant de bout en bout et alternées sur le tronçon commun. Si le besoin en est exprimé par les usagers et si l'examen de l'exploitation initiale de la ligne en apporte la justification, peut-on envisager une évolution de cette configuration avec l'introduction de circulations ne couvrant qu'une partie de l'ensemble de la ligne ?*

- **Intermodalité**

Ce sous-thème regroupe les observations ayant trait à la cohérence de l'offre de transport locale offerte par la TGO, abstraction faite des interconnexions qu'elle est susceptible d'offrir avec le réseau ferré existant.

Indépendamment des observations relatives à l'usage des véhicules personnels qui ont été traitées dans le thème 4, les interrogations portent sur la cohérence avec les autres réseaux de transport urbain, essentiellement des autobus à propulsion classique, qu'ils soient propres à chaque commune, entre les trois communes concernées par l'enquête ou dans un périmètre plus large permettant le rabattement des usagers depuis des zones actuellement mal desservies.

Sans que ces propositions soient appuyées par un argumentaire détaillé, plusieurs observations proposent l'introduction d'autobus à propulsion électrique en complément, voire en remplacement de la TGO.

Questions :

1. *Est-il envisagé un examen détaillé de l'offre locale de transport complémentaire existante et un aménagement urbain, hors proximité des gares (sujet traité dans le thème 4), approprié permettant d'accroître l'attractivité de celle-ci ?*
2. *D'autres moyens de transport que l'autobus classique, tels que navettes en site propre ou utilisant la voirie routière (BHNS, TCSP), ont-ils été évoqués dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête ?*
3. *Le STIF s'engage-t-il à maintenir et/ou développer une offre de bus de qualité en complément de l'exploitation de la TGO*

- **Fret**

Omniprésent dans l'enquête publique relative à la phase 1 de la TGO, ce sous-thème a été rarement abordé (5 observations) dans le cadre de cette enquête sur la phase 2.

Questions :

1. *Le maintien de la possibilité de faire transiter du fret sur la ligne TGO, comme cela a été demandé par la DRIEA, est-il confirmé ?*
2. *Quelles mesures conservatoires peuvent être prises à ce jour pour répondre positivement à la demande exprimée par la DRIEA ?*
3. *Quelles sont les raisons qui pourraient justifier à l'avenir la nécessité de rouvrir un jour la TGO au trafic de fret ?*

- **Liaison sans rupture de charge Cergy Saint-Germain RER**

L'observation (n° SG46) de Monsieur le Président du Conseil général du Val-d'Oise présente la demande d'une desserte directe entre Cergy-Pontoise et Saint-Germain RER sans rupture de charge.

Question : cette variante est-elle possible techniquement et en matière d'exploitation ?

Thème 6 : Sécurité, sureté

Ce thème représente 11 observations déposées ; il a fait aussi l'objet de remarques orales au cours des permanences.

- *Sécurité en station*

Certaines stations seront situées à des emplacements relativement isolés ;

Question : en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sécurité des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?

- *Sécurité dans les rames*

Même question en ce qui concerne les usagers dans les rames.

- *Sureté d'exploitation*

Quelques personnes ont interrogé la commission d'enquête sur les risques résultant de la circulation des rames en mode tram sur la voie publique : collision avec d'autres véhicules, accidents de personnes,...

(voir notamment à ce sujet la contribution de M. Georges Darbois, n° SG 42, qui indique qu'en 2012 il s'est produit 1027 collisions de tramways avec tiers, faisant 335 victimes dont 26 blessés graves et 2 tués...)

Questions : Avis du futur exploitant ?

- *Les passages à niveau*

Les passages à niveau situés dans le périmètre du golf ont été traités ci-dessus

Quelques habitants de Poissy, dont la maison est située entre la voie ferrée et la forêt, sont intervenus pour s'assurer que le PN 10.6 sera effectivement maintenu, car c'est leur seul accès vers l'arrêt de bus situé Boulevard Rose ; la suggestion d'un passage souterrain ou une passerelle ne fait pas l'unanimité, cet ouvrage devant être accessible aux vélos et voitures d'enfant (et respecter les obligations en matière de déplacement des PMR).

Questions :

1. *Dispositions qui seront prises pour assurer la sécurité du PN 10.6 à la remise en service de la ligne.*
2. *Même question en ce qui concerne le PN 11.2, posée par un intervenant pratiquant la randonnée.*

- *clôture de la ligne*

Question : est-il prévu une clôture le long de la voie ferrée, plus particulièrement dans la traversée de zones habitées ?

Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

Ce thème est abordé de manière plus ou moins approfondie, dans 27 observations.

- *La fréquentation*

Avec la justification écologique de ce projet ferroviaire, le paramètre "fréquentation" est un élément fondateur de la pertinence du projet. Sur ce point, une nette majorité d'avis met en doute l'intérêt de la TGO et sa capacité à

capter une part significative de la demande de déplacement par transfert modal depuis la voiture individuelle. D'une part les esprits sont marqués par l'échec commercial de l'exploitation actuelle du tronçon de la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi, d'autre part la confiance médiocre accordée au RER A du fait de sa fiabilité insuffisante conduit les usagers à douter de l'intérêt réel de la TGO.

Les éléments d'attractivité de la TGO exprimés pendant l'enquête sont :

- un nombre réduit de ruptures de charge ;
- un temps concurrentiel de parcours de bout en bout ;
- une prolongation de la ligne au Nord comme au Sud ;
- une robustesse de service minimisant les aléas et leurs conséquences.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des informations complémentaires sur les études qui ont conduit aux estimations de fréquentation figurant dans le dossier d'enquête et utilisées pour le dimensionnement de l'exploitation de la ligne ?*
2. *Un programme de modernisation et de fiabilisation du RER A vient d'être entrepris: le maître d'ouvrage peut-il en présenter les principaux aspects et en particulier tout ce qui serait susceptible de rendre par contre coup plus rentable l'exploitation de la TGO ?*

- *Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique*

D'une façon générale, et peut-être faute d'éléments de comparaison, le projet apparaît comme onéreux aux yeux de la majorité des personnes qui se sont exprimées, ce qui peut apparaître comme un bon réflexe, même s'il est réducteur lorsqu'un projet permet de répondre à un besoin réel. Beaucoup d'observations sont ainsi rédigées sans la moindre explication sur les raisons qui font considérer le coût du projet comme excessif.

L'appréciation de l'inutilité de la dépense envisagée repose sur des considérations très variées qu'il est possible de classer de la façon suivante :

1. le projet est surdimensionné par rapport aux besoins et à la fréquentation réelle en phase d'exploitation ;
2. le projet nécessite un matériel roulant entièrement neuf, alors que la réutilisation de matériels existants retirés d'autres lignes serait envisageable ;
3. l'utilisation d'autres moyens de transport, tels qu'autobus à propulsion classique ou électrique, répondrait, sans nécessiter d'importants travaux d'infrastructure, aux besoins pour de courtes et moyennes distances ;
4. si des moyens financiers sont disponibles à cette fin, il est prioritaire de les affecter à l'amélioration du réseau existant plutôt qu'à la réalisation de nouveaux projets.

Par ailleurs certaines observations expriment le souhait que des données financières complémentaires soient fournies au sujet du coût d'exploitation et du contenu de l'évaluation de cette phase 2.

Questions :

1. *Sans revenir sur la réponse détaillée à la 1ère question du sous-thème "Fréquentation", le maître d'ouvrage peut-il rappeler que le territoire de desserte de la TGO2, sa zone de chalandise en quelque sorte, débordent largement celui des trois communes concernées par l'enquête publique et que l'attractivité de la ligne serait amplifiée par la réalisation de sections adjacentes au Sud comme au Nord ?*
2. *Indépendamment des dommages écologiques collatéraux d'une infrastructure routière ayant la capacité de transport de la TGO et de sa quasi-impossibilité de la réaliser à travers la forêt de Saint Germain, quel serait l'ordre de grandeur du montant de l'investissement à réaliser et ses coûts d'exploitation sur une période de temps déterminée (10, 20, 30 ans par exemple) ?*
3. *Compte tenu des difficultés locales de circulation routière, admises même par certains de ceux qui ne sont pas favorables au projet, quelle est l'estimation du coût des embouteillages que la réalisation de la TGO permettrait au moins d'atténuer ?*
4. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des compléments à l'analyse de rentabilité comparée des phases 1 et 2 de la TGO qui sont jugées défavorables à cette dernière dans l'observation n° SG24 ?*

- *Les effets économiques locaux*

Bien que le nombre d'observations émises soit restreint, ce sujet est perçu de façon totalement antinomique selon que l'observation est exprimée par un particulier ou par un responsable de la société civile ou politique.

Pour ces derniers, le raisonnement est de nature macroéconomique et analyse l'impact du projet en termes d'attractivité pour les entreprises, d'élargissement de l'offre pour les relations avec l'extérieur, d'emplois maintenus ou créés, d'activité commerciale et artisanale, de création de richesse, ce qui positive les retombées attendus d'un tel projet.

A l'inverse, les (rares) particuliers qui se sont exprimés perçoivent généralement de prime abord l'aspect négatif des nuisances potentielles qu'apporterait un tel projet et la dévalorisation de leur bien qui en découlerait.

Questions :

1. *le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience de l'incidence de la proximité d'un transport en commun à moyenne et longue distance sur la valeur d'un bien immobilier ?*
2. *de même, quelle est l'opinion générale qu'ont les acteurs économiques des secteurs industriels et tertiaires des avantages et inconvénients apportés par les transports ferrés de voyageurs dans leurs domaines d'activité respectifs ?*

Thème 8 : Les différentes procédures

Indépendamment de l'évolution récente du projet soumis à enquête publique, il se décompose en réalité de plusieurs dossiers, dont 3 d'entre eux sont actuellement mis en enquête pour la phase 2 : le dossier de Déclaration d'Utilité Publique, les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de St Germain en Laye, Achères et Poissy et de l'enquête portant sur le défrichement.

D'autres dossiers accompagnant le projet devront faire également l'objet d'enquêtes publiques : dossier d'enquête parcellaire, directement lié à celui de DUP et de l'arrêté de DUP qui en découle, et également un dossier loi sur l'eau qui sera mis à enquête une fois les études plus avancées et les impacts mesurés.

Par ailleurs, le projet de TGO a déjà fait l'objet d'une première phase, avec enquête publique unique, et également les mêmes enquêtes ultérieures qui s'y rattachent.

Ce découpage complexe, avec des calendriers se recoupant parfois appelle des précisions, d'une part au niveau calendaire, pour la phase 1 et la phase 2, mais peut être également par rapport à des traitements conjoints, comme cela se passe pour l'enquête de défrichement.

La commission d'enquête souhaite faire le point sur l'avancement des diverses procédures qui accompagnent le projet.

- *DUP*

Questions :

1. *Phase 1 : Où en est la procédure ?(recours ?)*
2. *Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?*

- *Mise en compatibilité*

Questions :

1. *Phase 1 : Où en est la procédure ?*
2. *Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?*

- *Parcellaire*

Questions :

1. *Phase 1 : Où en est la procédure ?*
2. *Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?*

- *Loi sur l'eau*

Questions :

1. Phase 1 : Où en est la procédure ?
2. Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?

Thème 9 : Divers

- *prolongement du RER A jusqu'à Saint-Germain GC*

Question : Cette variante, présentée comme alternative à la "virgule" par deux intervenants, a-t-elle été envisagée et étudiée ?

Thème 10 : Non exploitable

1 - Quelques observations ont été repérées comme "non exploitables" car hors sujet, relevant de la phase 1 ou rédigée dans des termes ne justifiant pas de commentaires de la part de la commission d'enquête.

2 - La liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule"), qui relève de la phase 1, a toutefois été prise en considération, dans la mesure où elle a fait l'objet de très nombreuses observations de la part d'habitants de Saint-Germain-en-Laye (voir chapitre 1 ci-dessus).

Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Une observation interroge les dossiers de mises en compatibilité, et de manière indirecte, concernant, a priori, soit la phase 1, soit le PLU actuel de Saint-Germain-en-Laye. Elle a fait l'objet de 2 courriers déposés par une même personne (Monsieur Vallière) sur le registre de Saint-Germain (SG 17 et SG 46). Le second a également été adressé à Monsieur le Préfet des Yvelines, Monsieur le Président du Conseil général, la DRIAFAF et le CRPF.

Les points suivants sont abordés :

1. Le projet impacte la zone de protection de 500 m autour du château de Valmoré (3 rue Quinaut) inscrit à l'inventaire des monuments historiques
2. L'avis du CRPF est obligatoire compte tenu de la suppression d'espaces forestiers et de la présence d'une ZNIEFF2
3. L'absence d'avis des personnes publiques associées requises est un vice substantiel affectant l'enquête publique et ouvrant la porte à des contentieux
4. La commune a déclaré avoir supprimé de nombreux espaces boisés classés ; cette suppression aurait du faire l'objet d'une enquête publique
5. Le Centre Régional de la Propriété Forestière aurait du être sollicité
6. Le projet de tangentielle ouest pourrait être mis en compatibilité avec un document d'urbanisme vicié
7. Ne serait-il pas prudent que l'enquête publique soit suspendue ?

Question : quelles sont les réponses apportées à ces différents points ?

Enquête défrichement

Ce thème représente 17 des observations.

Sur un plan général, l'obligation de défricher, pour l'ensemble des deux phases, 6 hectares de la forêt de Saint-Germain a été considéré comme un argument pour les opposants au projet.

11 observations, dont 6 formulées par les associations, admettent les défrichements dans l'intérêt du projet, mais demandent avec insistance à ce que les reboisements effectués en compensation soient en continuité avec la forêt de Saint-Germain.

Questions :

- *A quel stade se trouve la recherche de sites de reboisement ?*
- *Ces compensations seront-elles être réalisées dans le massif de Saint-Germain ?*
- *Et toutes informations de nature à permettre à la commission d'enquête d'évaluer la faisabilité et l'acceptabilité de ces mesures.*

Procès verbal établi le 6 août 2014

Marie-Claire Eustache
Présidente de la commission d'enquête

Georges-Michel Brunier
Membre Titulaire

Philippe Guidée
Membre titulaire

en deux exemplaires originaux, dont un remis le 6 août 2013 à

ANNEXE 10 : Dépouillement des observations du public par registre d'enquête

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

N°	DATE	AUTEUR	OBJET	THEMES	AVIS OU COMMENTAIRES DU STIF / SNCF / RFF
REGISTRE D'ACHÈRES					
A1	23/06/14 (première perma- nence)	Déposition orale et anonyme	(habitant d'Achères venu à la permanence avec la brochure 8 pages à la main) Habite à proximité de l'emplacement prévu pour la future gare TGO d'Achères-Ville : <ul style="list-style-type: none"> • l'amélioration de l'accessibilité routière de son quartier le satisfait. • Aurait aimé voir un plan plus complet du tracé de la ligne en zone urbaine d'Achères : le dossier ne montre que la partie terminale. • Souhaite des précisions sur les mesures de protection de l'environnement envisagées, en particulier concernant le bruit. 	3, 4	
A2	23/06/14 (première perma- nence)	Mme Annie Derue Responsable du Conseil de quartier du Chêne feuillu à Achères	<u>Observation écrite sur le registre :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Regret sur le tronçon prévu en voie simple entre St Germain et Achères qui risque de créer de nombreux retards bien gênants pour les correspondances. • Souhait sur le passage entre la gare d'Achères-Ville existante et la gare du tram-train : que celui-ci soit libre d'accès pour tous et en souterrain (ou couvert). • Sinon bon projet et explications très claires du commissaire. <u>Observation orale non transcrite :</u> regret quant à la nécessité de changer de train pour aller à St Germain RER A. <u>Demande d'explications concernant :</u> <ul style="list-style-type: none"> • le calendrier prévisionnel du projet • l'échéance LNPN et la date possible de mise en service de la station de Chêne feuillu • la configuration du secteur de la gare d'Achères-Villes, le tracé de la TGO dans la zone urbanisée d'Achères • les raisons de la non-utilisation des voies existantes entre Chêne feuillu et Achères-Ville • le projet Port Seine Aval et son incidence sur les aménagements ferroviaires locaux. 	1, 2, 4,	
A3	01/07/14 (deuxième perma- nence)	M. Jean-Paul Durand – 4 Rue Django Reinhardt - Achères	<u>Observation écrite sur le registre :</u> Concernant la future gare « Chêne Feuillu » : que l'emprise soit à l'est ou à l'ouest, qu'en sera-t-il de la voie routière « route de StGermain » qui est actuellement à une voie alternée avec feu rouge ? Les ponts seront-ils modifiés en conséquence ? Merci pour tous les renseignements collectés auprès de l'enquêteur public. Merci de me répondre s'il vous plaît. [Note du CE : la discussion assez longue avec M. Durand a porté principalement sur la desserte du quartier de Chêne feuillu et les avantages comparés de la localisation	1, 4	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

N°	DATE	AUTEUR	OBJET	THEMES	AVIS OU COMMENTAIRES DU STIF / SNCF / RFF
A4	01/07/14 (deuxième perma- nence)	Déposition orale et anonyme d'un habitant d'Achères	de la station TGO sur le pont ou au niveau des voies RER A ; il apparaît que la demande est localement forte pour une desserte proche, tant nord-sud qu'est-ouest!] Résident d'Achères depuis 1952, il exprime d'emblée son scepticisme quant à la réalisation de ce projet dont on parle sous diverses variantes depuis si longtemps : attente trop longue, choix générant des oppositions, coût . Pose des questions sur l'impact de la station TGO d'Achères-Ville et de l'impact du tram-train sur le cimetière proche de la gare actuelle. Est convaincu en conclusion que le projet n'aboutira pas.	4	
A5	01/07/14 (deuxième perma- nence)	Mme Denise Ansart – 2 Rue des peupliers * - Achères * : rue à proximité de la gare d'Achères- Ville	<u>Observation écrite sur le registre</u> : désire le maintien pour me rendre facilement sur Cergy-Préfecture et l'utilisation du RER A pour me rendre aussi sur Fontenay s /Bois (Achères – Marne la Vallée_ Je suis âgée de 80 ans _ [Note du CE : cette personne est tributaire des transports en commun pour se rendre à Cergy et visiter des membres de sa famille à Fontenay s / Bois. Elle est favorable à la prolongation (qu'elle pense ne jamais connaître !) de la ligne jusqu'à Cergy, demande des éclaircissements sur la modification du pont près de la gare d'Achères-Ville (impact sur le cimetière ?) et s'inquiète du bruit généré par le chantier et par le tram-train en exploitation]	1, 2, 3	
A6	01/07/14 (deuxième perma- nence)	Messieurs Jacques Perdureau et Jean-Claude Parisot - Collectif agréé d'environnement de la boucle de Montesson CADEB	<u>Observation écrite sur le registre</u> : Nous avons rencontré ce jour M. le Commissaire enquêteur qui nous a apporté des éclaircissements sur le projet, notamment le bruit, le tracé, les interactions potentielles avec les autres projets (LNPN, Eole, PMSO, ..), les compensations forestières, dont il reste à préciser la localisation. Notre collectif déposera ultérieurement un avis détaillé.	1, 3, D	
A7	11/07/14	M. Laurent Liébert – 7 Rue Duke Ellington - Achères	<u>Observation écrite sur le registre</u> : Le quartier du Chêne Feuillu d'Achères est déjà exposé aux nuisances sonores de la ligne ferroviaire Paris – Poissy – Mantes. Le bruit est un peu atténué par les arbres et le talus qui séparent les voies du quartier. L'aménagement de la voie pour la tangentielle va apporter un peu de bruit supplémentaire par la circulation des trains. Je crains davantage l'augmentation du bruit de la ligne actuelle Paris – Mantes du fait de la coupe des nombreux arbres qui nous "protègent" actuellement. Comment avez-vous pris en compte ce paramètre de	3	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

N°	DATE	AUTEUR	OBJET	THEMES	AVIS OU COMMENTAIRES DU STIF / SNCF / RFF
A8	12/07/14 (troisième perma- nence)	M. Jean-Paul Mathieu – 14 Rue du Montsouris – Achères - Président des CRAMPONS ACHEROIS (Association de randonnée pédestre)	propagation du bruit actuel et quelles mesures palliatives envisagez-vous de mettre en place ? Observation écrite sur le registre : Nous avons l'habitude de prendre le chemin forestier qui va d'Achères au sentier sportif de Poissy. Ce sentier passe par l'ancien passage à niveau sur le trajet de la tangentielle. Que va-t-il advenir de ce passage piétonnier, qui est pour nous randonneurs, le seul passage permettant de rejoindre Poissy et la Forêt de Saint Germain en direction du golf. Une passerelle peut-elle être envisagée.	6	
A9	12/07/14 (troisième perma- nence)	M. Michaël Damien – 2 Allée de la lisière St Jean – Achères	Observation écrite sur le registre : Comment le projet de station TGO à Achères ville permettra d'assurer l'accès à l'entrée du parking sous terrain de la résidence Henri Rol Tanguy (Villa Natura) ?	4	
A10	12/07/14 (troisième perma- nence)	M. & Mme Yves Fuzet – 6 Rue Ignace Pleyel – Achères	Observation écrite sur le registre : Au regard des éléments fournis, concernant la création d'une gare au Chêne Feuillu, nous nous opposons à la variante 1 prévoyant les 2 gares l'une sur l'autre. Elles sont trop proches des habitations. La 2° variante serait plus acceptable sous réserves des possibilités de stationnement. Afin d'éviter que des véhicules squattent toute la journée sur des places "Privées".	1, 4	
A11	12/07/14 (troisième perma- nence)	M. Mme Haudiquier – 1 allée Boris Vian – Achères	Observation écrite sur le registre : concernant la gare du chêne feuillu prévue ultérieurement, nous sommes opposés à la variante 1 et 2 qui créent de grosses nuisances pour les riverains en dévalorisant nos maisons : <ul style="list-style-type: none"> • bruit incessant à cause de la fréquence de circulation des trains • afflux de véhicules sur des places "privées" surtout si le parking prévu est payant. Les voitures pourraient rester plusieurs jours Solution proposée pour atténuer le bruit des trains : surélever le mur anti-bruit et planter des arbres juste derrière pour améliorer l'esthétique général et cacher le mur. Solution pour empêcher les non résidents de se garer sur des places privées : distribution de cartes résidents à apposer sur le pare-brise sinon verbalisation .	3, 4	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

A12	12/07/14 (troisième perma- nence)	Gondeau Julien – 20 Rue Erik Satie – Achères	<p><u>Observation écrite sur le registre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Est-il prévu des murs coupe-son le long des différentes voies (RER – TGO) pour diminuer les nuisances sonores près des habitations quartier Chêne feuillu ? Ils sont primordiaux pour les riverains qui supportent déjà le bruit de la ligne existante • Le Projet de gare Chêne feuillu doit impérativement avoir un parking de voiture gratuit qui ne forcera pas les utilisateurs du Réseau de train à aller squaté les parkings des habitations adjacentes. • Station d'interconnexion ou de desserte ? sur cette gare Chêne feuillu – • La voie routière est déjà saturée (Route des Loges) Lors des travaux sera-t-elle fermée ? Y aura-t-il des aménagements de voirie pour absorber le trafic et faciliter les accès à cette gare 	3, 4	
A13	12/07/14 (troisième perma- nence)	Association "Mieux se Déplacer à Bicyclette" - Paris	<p>Un représentant de la direction de cette Association est venu de Paris pour rencontrer, accompagné d'un membre local de l'Association, le CE afin de lui remettre la note de 2 pages (dont numérisation jointe à ce tableau) qui fera l'objet d'un envoi ultérieur par courrier au siège de l'enquête à St Germain.</p> <p>A l'occasion de la conversation, le représentant de l'Association, bien informé des procédures d'enquête publique et aussi accessoirement de la raison de la prolongation de l'enquête TGO2, m'a fait part du non-respect constaté de l'article L.228-2 du CE et des recours – 4 à ce jour – engagés par son Association pour faire respecter cet article par le STIF ainsi que du fait que, dans plusieurs enquêtes, il n'avait pas été répondu aux observations présentées par l'Association.</p> <p style="text-align: center;">Mieux se Déplacer à Bicyclette www.mdb-idf.org</p> <p style="text-align: center;">Observations et propositions concernant l'enquête publique << Phase 2 du projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain-Grande Ceinture / Achères Ville RER >></p> <p>MDB milite en Île-de-France pour le développement du vélo comme moyen de transport. A cet égard nous sommes favorables au projet, qui contribuera à l'extension du réseau express de transport en commun et renforcera son maillage. En effet, la Tangentielle Ouest, comme les autres lignes de type Tram Express et comme les</p>	4	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		<p>RER et Transilien, permet des liaisons avec une vitesse commerciale élevée entre des points éloignés l'un de l'autre à l'intérieur de la région.</p> <p>La faculté d'embarquer son vélo à bord offre une solution de mobilité d'une souplesse sans égale, équivalente à celle de l'automobile, en ce qu'elle permet d'entreprendre avec peu de planification préalable un quelconque trajet occasionnel de porte-à-porte entre deux points de la région même distants et mal desservis par les transports en commun de proximité, sans recourir à des moyens de transports individuels motorisés.</p> <p>C'est pourquoi nous réitérons ici notre demande que les conditions d'embarquement des vélos applicables aux liaisons RER et Transilien soient étendues à toutes les liaisons Tram Express, donc à la phase 2 de la Tangentielle Ouest, comme cela a déjà été acté par le STIF pour la Tangentielle Ouest phase 1 et pour la Tangentielle Massy-Evry.</p> <p>En pratique, il convient de prévoir que le matériel roulant additionnel qui sera commandé à cette occasion dispose d'espaces d'accueil pour les vélos.</p> <p>A la lecture du dossier, notre attention a été attirée par l'insertion urbaine autour de la Gare d'Achères Ville. En effet, la solution retenue entraîne une rénovation de l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy) et du carrefour avenue de Conflans/mail de la Gare. À cette occasion, l'article L.228-2 du code de l'environnement impose de mettre au point des itinéraires cyclables et, a fortiori, de rétablir les aménagements cyclables existants : piste cyclable existante sur l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy) et bande cyclable existante sur le carrefour actuel traité en giratoire. Ce n'est pas le cas.</p> <p>Ce point a également été soulevé par l'Autorité environnementale (cf. page 16 de l'avis de l'Ae) mais aucune réponse satisfaisante n'a été apportée par le maître d'ouvrage.</p> <p>Nous tenons à rappeler ici que si l'intégration des cyclistes dans la circulation générale est admise comme une bonne solution dans les zones de circulation apaisée, c'est sous double condition de modération des vitesses pratiquées et de modération de l'intensité du trafic (cf. recommandations du CERTU/CEREMA). La modération de vitesse s'obtient par des aménagements de voirie adaptés. La modération de trafic dans un quartier en circulation apaisée s'obtient quant à elle notamment par un plan de circulation décourageant la circulation en transit. C'est l'inverse ici, l'élargissement à deux voies de la chaussée visant explicitement à favoriser la circulation en transit donc un trafic intense.</p> <p>Le déplacement du carrefour avenue de Conflans/mail de la Gare rend également nécessaire une reprise de l'avenue de Conflans en direction du centre-ville d'Achères, sur une longueur environ 100 m afin de raccorder au carrefour déplacé. Cette section de l'avenue de Conflans est donc aussi concernée par l'article L.228-2 du code de l'environnement.</p> <p>Si le projet n'est pas modifié pour intégrer les aménagements cyclables, il courra le</p>		
--	--	---	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		<p>risque d'un recours en annulation.</p> <p>Contre-proposition</p> <p>Nous proposons d'affirmer la présence des modes actifs autour de la gare d'Achères Ville, en renonçant à l'élargissement à deux voies de l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy) et en profitant de l'espace ainsi regagné pour établir une piste cyclable bidirectionnelle continue prolongeant la piste cyclable bidirectionnelle existante du mail de la Gare et se poursuivant jusqu'à la limite de l'emprise du projet côté est.</p> <p>L'augmentation de la capacité du passage sous les voies ferrées pour les voitures particulières n'est pas pertinente pour la desserte interquartiers, contrairement à ce qui est présumé (pièce F, partie 6 page 679). En effet, les déplacements entre la ZAC de la Petite Arche et tous les quartiers d'Achères situés à l'ouest des voies ferrées sont inférieurs à 1,5 km dans la très grande majorité des cas, et inférieurs à 2 km dans le pire des cas, distances pour laquelle l'automobile est inefficace et entrave les autres modes de transports. L'amélioration de la desserte interquartiers sera réalisée beaucoup plus sûrement avec des cheminements confortables et lisibles pour les modes actifs.</p> <p>La gare d'Achères Ville est vouée à devenir le centre d'un pôle d'échanges important avec une urbanisation dense tout autour. La TGO, le RER et le Transilien offriront un choix varié de destinations par des liaisons express. Le nouveau pont sur la Seine (liaison RD30/RD190) facilitera l'accès à ce pôle depuis la boucle de Chanteloup en rive droite, renforçant encore son attrait. Enfin, le développement de la nouvelle zone portuaire augmentera la demande en transports. Dans cette situation, la possibilité de transiter par la gare en automobile ne pourra que conduire à une congestion des abords de la gare préjudiciable aux bus locaux desservant la gare routière. On doit au contraire favoriser le rabattement vers le pôle d'échanges par les transports en commun de proximité en fiabilisant l'accès au pôle par ceux-ci, et par les modes actifs en leur offrant des itinéraires lisibles et confortables.</p> <p>Les quartiers aussi bien à l'est (ZAC de la Petite Arche) qu'à l'ouest de la voie ferrée (centre-ville d'Achères et urbanisation récente des abords de la gare) bénéficieront d'une desserte routière de qualité par la RD30 à proximité immédiate, qui va être élargie à 2x2 voies, et la création d'une voie de transit par la gare n'est absolument pas nécessaire et au contraire néfaste comme développé ci-dessus.</p> <p>Sur la partie de l'avenue de Conflans conduisant au centre-ville d'Achères au départ du carrefour avec le mail de la Gare, nous proposons d'établir des bandes cyclables pour satisfaire aux obligations de la loi, et ce jusqu'à la limite de la section rénovée avec réinsertion sur la voirie préexistante, au besoin en supprimant une des voies de présélection (tourne-à-droite ou tourne-à-gauche). Cet aménagement contribuera à</p>		
--	--	---	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

A14	12/07/14 (troisième perma- nence)	Déposition orale et anonyme d'une habitante d'Achères	<p>réaliser une liaison cyclable directe entre d'une part le centre-ville et d'autre part la gare et la ZAC de la Petite Arche.</p> <p>Les itinéraires cyclables dans le carrefour devront être matérialisés par des marquages tels que figurines et sas vélos en avant de la ligne de feux, pour toutes les origines/destinations, en prenant particulièrement en compte la liaison cyclable entre le centre-ville et la ZAC de la Petite Arche.</p> <p>En raison de l'affluence lors de la permanence du 12 juillet, cette personne n'a pas laissé de message sur le registre et compte revenir avant la fin de l'enquête pour le faire : le sujet qui la concerne est le golf de St Germain, où travaille l'un de ses proches, et ses interrogations (appuyées par d'autres personnes) sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle est l'importance du défrichement qui sera nécessaire pour rétablir le passage de trains à travers le golf ? • Quand la circulation ferroviaire sera rétablie, comment pourra-t-on empêcher les sangliers de rentrer dans l'enceinte du golf et de le ravager ? [NDLR : il semble que le golf soit actuellement muni d'une clôture électrifiée, mais cette clôture est-elle actuellement continue ou ouverte au niveau de l'emprise GC ?] • Quelle sera la protection des trains contre les balles de golf ? • Quel impact auront les travaux sur l'activité et/ou la fréquentation du golf ? 	1, 3	
A15	24/07/14	M. Philippe POIX 66 – Rue de Choisy 78780 MAURECOURT	<p><u>Observation écrite sur le registre :</u></p> <p>Le projet Phase 2 de la Tangentielle Ouest appelle de ma part les remarques ci-après :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ce projet doit être accéléré et son prolongement d'Achères à Cergy est tout aussi urgent . L'ensemble du projet permettra de soulager le trafic routier sur la N184 bien encombrée. C'est une des améliorations des transports en commun préconisée par le COPRA184 comme solution alternative au projet de prolongement de la Francilienne A104. 2) Il est regrettable que la circulation de trains de marchandises ne soit pas prévue à la mise en service du projet. 3) Pourquoi conditionner la réalisation de la gare de Chêne Feuillu à celle de la LNP ? Même sans cette ligne, la gare de Chêne Feuillu permettrait des échanges Groupe V/GCO . 4) Le terminus d'Achères sera-t-il compatible avec une future desserte du Port Seine Métropole dans le cadre du report modal ? 5) La prolongation d'Achères à Cergy déjà évoquée en 1) est importante pour éviter un changement de train à Achères-Ville, des gens qui se rendront de Cergy à St Cyr . 	1, 5	
A16	24/07/14	Ville d'Achères – Contribution	<h3>TANGENTIELLE OUEST</h3>	1, 4, 7	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

<p>signée par M. Marc HONORE, Maire d'Achères</p>	<p>CONTRIBUTION DE LA VILLE D'ACHERES Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de la TGO phase 2</p> <p>Enquête publique ouverte du 16 juin au 15 juillet 2014, Prolongée jusqu'au 26 juillet 2014</p> <p>La question de l'organisation des transports en Ile-de-France est fondamentalement liée à la question du développement territorial (emploi, développement économique, habitat,...) et aux projets portés par les territoires pour leurs habitants. Elle ne doit pas être pensée en termes concurrentiel, mais en termes de complémentarité. La logique régionale de transports doit reposer davantage sur des liaisons et des correspondances efficaces que sur des tracés linéaires.</p> <p>Dès lors, la Tangentielle Ouest est un projet de transport structurant pour les territoires des départements des Yvelines et du Val d'Oise (phase 3), qui offrira aux voyageurs une véritable liaison du sud au nord du département des Yvelines (phases 1 et 2) et constitue ainsi un réel soulagement dans les modes de déplacement alternatifs aux axes de transports en communs ferrés existants, notamment en ce qui concerne la ligne du RER A actuellement totalement saturée. En effet les déplacements radiaux impliquent une concentration centripète des flux vers la Capitale et imposent aujourd'hui des conditions de transports insupportables pour les voyageurs de la ligne A, branche de Cergy.</p> <p>La Ville d'Achères considère que ce projet inscrit au SDRIF et au Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France doit être réalisé dans le calendrier annoncé notamment pour les phases 1 et 2, afin que la finalité de cette unité de transport, (c'est-à-dire la réalisation de la phase 3 jusqu'à Cergy-Pontoise) soit réalisée dans un délai suffisamment raisonnable pour être en correspondance avec le développement des territoires de la CONFLUENCE SEINE ET OISE.</p> <p>En effet, à l'image des projets de tangentielle Nord et de Tram-Train Sud, Massy-Evry déjà engagés, la TGO vise à équilibrer la métropole en facilitant les déplacements de pôle à pôle et en corrigeant l'excessive radialité du réseau de transports francilien. A ce titre, elle constitue le complément à l'ouest du Grand Paris Express, qui demeure à l'écart de la seconde couronne.</p> <p>La ville d'Achères a, depuis de nombreuses années, largement soutenu le projet de TGO, tant dans ses contributions et délibérations communales, qu'au travers de sa participation dans le Syndicat Mixte d'Etudes pour la Réouverture de la Grande Ceinture (SMERGC), en vue de la réutilisation du réseau ferré Grande Ceinture existant et inutilisé actuellement dans ses parties sud et nord.</p>		
---	--	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		<p>La Ville d'Achères ne peut qu'approuver le projet de TGO dans sa 2ème phase tel que présenté dans le cadre de l'enquête publique soumise à la consultation du public actuellement, mais conditionne néanmoins son approbation à la prise en compte des observations suivantes :</p> <p>Outre ces grands principes qui sont globalement actés dans les documents soumis à l'enquête publique, la Ville d'Achères confirme le choix de réaliser la station TGO/Achères-ville à l'est de la gare RER/Transilien avec la requalification du pont-rail et la mise au gabarit permettant le passage du Tram-train, 2 voies de circulation routière et les emprises pour les déplacements en mode doux. Il est à considérer également qu'une étude spécifique doit être menée pour d'une part, s'assurer de la bonne définition du gabarit et des emprises du rond-point avec signalisation tricolores, desservant la gare routière et le passage sous le pont-rail. D'autre part, et afin d'offrir toutes les garanties de sécurité pour les déplacements en mode doux, de prendre en compte la possibilité de réaliser un passage sous les voies ferrées dans le prolongement de l'avenue du Général de Gaulle (Lycée, Collège, Parc-Relais et accès gare est/ouest).</p> <p>Par ailleurs, la ville d'Achères n'ignore pas les interrogations sur la question de la gare du Chêne Feuillu présenté dans le dossier d'enquête dans le cadre de mesures conservatoires. La Ville a pris acte également de la sollicitation du Conseil Général des Yvelines concernant la connexion avec EOLE / RER et le groupe V à Poissy au travers d'une section plus urbaine.</p> <p>Dès lors et du fait que la réalisation de la phase 2 telle que présentée dans le dossier soumis à l'enquête publique n'est pas conditionnée par la réalisation de l'interconnexion avec le groupe V de manière concomitante (mesures conservatoires Chêne Feuillu), il convient de conduire de façon indépendante les études spécifiques pour le tracé urbain de Poissy, sans remettre en cause le calendrier actuel de la phase 2 soumise à l'enquête qui prévoit une mise en service en 2019.</p> <p>En effet, la ville d'Achères considère que l'étude pour le tracé urbain à Poissy, ainsi que la réflexion sur l'interconnexion avec le groupe V et Eole / RER en substitution des mesures conservatoires (gare du Chêne Feuillu), peuvent être engagées concomitamment.</p> <p>Si la faisabilité de ce tracé urbain se confirmait, la réalisation de celui-ci à plus long terme, pourrait se substituer à la section du tronçon actuellement prévue sur le réseau ferré existant. Cette solution ne remet pas en cause le calendrier et le tracé soumis à la présente enquête publique et le coût du réaménagement de la section</p>		
--	--	---	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		<p>existante (qui pourrait à plus longue échéance ne plus être exploitée), reste très limité au regard du coût de l'opération de la phase 2 et des investissements prévus dans la phase 1.</p> <p>De plus, la ville d'Achères alerte et s'inquiète d'un décalage du calendrier eu égard à la réalisation par le Conseil Général des Yvelines, de la liaison RD190/RD30 prévue pour 2018 (franchissement de la Seine). En effet, les infrastructures entre la boucle de Chanteloup et Poissy étant totalement saturées, la création de cette nouvelle liaison routière conduit à requalifier la gare d'Achères-Ville en pôle de rabattement pour les transports en commun. Il est rappelé à ce titre que cette gare dispose d'un parc-relais de 600 places. Inévitablement ce nouvel axe routier induira des déplacements supplémentaires depuis la boucle de Chanteloup vers la gare d'Achères-Ville.</p> <p>C'est pourquoi, la Ville d'Achères considère qu'il est urgent d'offrir une nouvelle alternative de transport en commun ferré indispensable au développement du territoire. Elle demande que tout soit mis en œuvre pour garantir la réalisation de la phase 1 en 2018 et de la phase 2 en 2019, afin de répondre aux besoins des populations et à l'avenir économique de ce bassin de vie.</p> <p>Sous réserve de la prise en compte des observations exprimées dans la présente contribution, La Ville d'Achères donne un avis tout à fait favorable au dossier d'enquête publique pour la phase 2 de la Tangentielle Ouest, soumis à la consultation.</p> <p>Fait à Achères le, 24 juillet 2014</p> <p>Le Maire,</p>		
--	--	---	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

A17	25/07/14 (quatrième perma- nence)	M. et Mme MOREAU	<p><u>Observation écrite sur le registre :</u> Nous habitons 151 rue de St Germain à Achères (maison forestière cadastrée sur le PLU de St Germain en Laye, section 1270 – 1272 – 1274) . Notre inquiétude porte sur plusieurs points :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Concernant la remise en service de la ligne ferroviaire actuellement non utilisée et la création de la voie supplémentaire (autour de la potentielle gare d'Achères Chêne-feuillu) pour les tram-trains : cela va augmenter la fréquence de passage par 4 par rapport au trafic actuel RER/A venant de Poissy. Nous espérons que des murs anti-bruits seront posés afin de ne pas augmenter les nuisances sonores existantes. Nous espérons de plus que ces travaux ne dénatureront pas le cadre de vie du quartier des Sources : lisière de forêt et non pas bordure de voie de chemin de fer. D'un point de vue Sécurité, les voies seront elles clôturées ? 2) Durant les travaux, quelles seront les impacts sur la route des Loges (fermeture...?). Il serait souhaitable de profiter de ce projet pour passer la route sous les ponts à double sens. 3) Les risques d'expropriation : Quels sont-ils pour notre terrain ? Si un parking devait voir le jour pour la gare d'Achères Chêne feuillu, où serait-il situé ? <p>De manière générale, nous sommes opposés à l'implantation de la gare du Chêne-feuillu.</p>	3, 6, 9	
A18	25/07/14 (quatrième perma- nence)	M. Romain Dufour 175 rue du président Roosevelt St Germain en Laye	<p><u>Observation écrite sur le registre :</u> Je suis confronté tous les jours au passage des trains de la ligne St Germain Grande Ceinture – Noisy le Roi . Je suis de ce fait assez inquiet sur les nuisances de vibration, visuelles et sonores que je subirai à nouveau.</p> <p>Je m'appuie sur l'étude acoustique de la Tangentielle OUEST, impact de la mise en service de la Phase 2 entre Saint Cyr RER et Saint Germain GC. Je suis concerné par le PF1 puisqu'il a été effectué de ma résidence (page 10). Il apparaît en page 37 les conclusions suivantes pour le PF1 : une évolution de 1,1 dB en plus.</p> <p>La résidence souffrant déjà des vibrations et de la nuisance sonore, qu'est-ce qui va être mis en œuvre afin d'y remédier ? Un mur anti-bruit ? De nouvelles fenêtres ? Autre chose ? De nouvelles fenêtres ont été posées il y a 10 ans suite à la remise en</p>	10	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

A19	25/07/14 (quatrième perma- nence)	Ports de Paris Copie de la lettre datée du 22.07.2014 adressée à la Présidente de la Commission d'enquête en mairie de St Germain	<p>circulation de la gare de St Germain GC. Est-ce que c'est une chose faisable à nouveau ? Y-a-t-il d'autres moyens afin d'épargner les riverains ? Bien cordialement,</p> <p>Objet: Enquête publique d'utilité publique Tangentielle ouest phase II- Avis de Ports de Paris</p> <p>Paris, le 22 juillet 2014</p> <p>Madame la Présidente,</p> <p>Ports de Paris, Etablissement public de l'Etat, est chargé de gérer et de développer les installations portuaires dépendant du domaine public fluvial en Ile-de-France, nécessaires au développement des transports de marchandises et de passagers par la voie d'eau.</p> <p>Il participe, de ce fait, à l'utilisation et à la mise en valeur des voies navigables dans le périmètre de sa circonscription et concourt à la promotion du transport fluvial.</p> <p>Or, aujourd'hui plus que jamais, il est d'intérêt public de développer ce mode de transport concourant au développement durable du territoire.</p> <p>Cette vision a été inscrite à l'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement qui souligne le caractère prioritaire du développement de l'usage du transport fluvial et vise notamment l'atteinte d'une part modale du fret non-routier et non-aérien de 25 % en 2022.</p> <p>Au niveau local, depuis plusieurs années, l'Etat et la Région Ile-de-France poursuivent cet objectif dans les documents de planification à court, moyen et long terme.</p> <p>Ainsi, le Plan de Déplacement Urbain régional, approuvé le 15 décembre 2000 et actuellement en révision, prône un report significatif du transport routier de marchandises vers la voie d'eau et le fer, de manière à réduire la pression excessive que subissent la région capitale et les grands axes qui la desservent.</p> <p>Le SDRIF 2030 approuvé par décret du 27 décembre 2013 montre également que le «report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré» est</p>	1, 5, 7	
-----	--	--	---	---------	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		<p>nécessaire pour assurer "l'essor économique de la région, l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports de voyageurs dans le respect de l'environnement et du cadre de vie des Franciliens".</p> <p>Dans ce cadre, Ports de Paris porte un projet de plateforme multimodale dans la plaine d'Achères qui peut, dans certaines conditions, interférer avec le projet de TGO, dans sa deuxième phase, actuellement en cours d'enquête publique.</p> <p>Je souhaite porter à votre connaissance l'évolution récente du projet de plateforme multimodale, qui n'est pas intégrée dans le dossier de tangentielle Ouest phase 2, actuellement soumis à l'enquête publique.</p> <p>L'ambition de constituer une plateforme multimodale sur cette emprise potentielle de plus de 400 hectares a été inscrite dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.</p> <p>Inscrite dans un programme baptisé " Port Seine-Métropole ", elle a été exposée lors de réunions de concertation, préalables à la saisine de la Commission nationale du débat public.</p> <p>Il est ressorti de cette concertation et des études de faisabilité que les deux parties constitutives du projet présentaient en réalité des fonctionnalités et un niveau de maturité différents.</p> <p>La première, d'une centaine d'hectares située à l'ouest de la ligne du RER A, a en particulier pour vocation d'accompagner le développement des secteurs de la construction et des travaux publics, dans le cadre des travaux du Nouveau Grand Paris. Elle peut être mise en œuvre à court terme, puisqu'elle est autonome sur le plan économique, utilise majoritairement le transport fluvial et ne nécessite pas d'amélioration de la desserte autoroutière.</p> <p>La seconde, d'une superficie de 300 hectares environ à l'est de la RN 184, est plutôt dédiée à la logistique longue distance et aux conteneurs, en lien avec le port du Havre. Elle constitue un projet à plus long terme, puisqu'elle nécessite la réalisation préalable de plusieurs conditions, énumérées par le SDRIF (il s'agit en particulier de la garantie d'une desserte routière adaptée et d'une desserte ferrée efficace, en relation avec la ligne Serqueux-Gisors et l'utilisation de l'ancienne gare de triage d'Achères).</p> <p>L'État a réaffirmé son ambition, partagée par Ports de Paris et matérialisée par les acteurs locaux, dans le SDRIF et le protocole préalable au contrat dd</p>		
--	--	---	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>développement territorial (CDT) de Confluence, de voir se constituer à terme sur ce site, lorsque les conditions nécessaires seront réunies, une plateforme multimodale d'envergure nationale.</p> <p>Mais à court terme, c'est donc le projet localisé sur l'emprise dite "secteur ouest", dont l'urbanisation est dès à présent prévue au SDRIF, et intitulé Port Seine-Métropole Ouest, qui est poursuivi par Ports de Paris et qui fera l'objet d'un débat public du 15 septembre 2014 au 15 décembre 2014.</p> <p>En ce qui concerne le projet de TGO mis à l'enquête publique, Ports de Paris est favorable à ce prolongement qui améliore la desserte voyageurs. La variante retenue B2, est compatible avec Port Seine-Métropole Ouest qui sera soumis au débat public à l'automne 2014.</p> <p>Cette variante B2 est également compatible avec une future desserte ferrée d'un projet de port à plus long terme situé à l'est de la RN184, projet qui n'est pas programmé à ce jour par Ports de Paris. Toutefois, elle est plus défavorable que les variantes A, en terme de robustesse pour la desserte ferroviaire du projet de port.</p> <p>Il est donc primordial dans les études menées par le STIF que Ports de Paris soit étroitement associé, ainsi que dans le cadre du prolongement de la TGO vers Cergy. En effet, pour développer efficacement la trimodalité de la future plateforme portuaire, il est important de garantir des mesures conservatoires pour une desserte fret de qualité.</p> <p>Enfin, en application des dispositions de l'article t 122-3 du code [de] l'environnement, relatif au contenu des études d'impact, en particulier les effets cumulés avec d'autres projets connus, le dossier d'enquête publique fait référence à un autre projet porté par Ports de Paris sur le territoire de la boucle de Chanteloup, à savoir le projet de port urbain " Eco-port des 2 rives de Seine ". Ce projet est pris en compte dans le cumul des impacts en phases " chantier " et " exploitation "</p> <p>Il est très regrettable que le maître d'ouvrage n'ait pas pris attache avec Ports de Paris pour la rédaction de ce chapitre. En effet, alors même que les démarches techniques, administratives et réglementaires menées jusqu'à présent ont confirmé que l'ensemble des impacts du projet Eco-port étaient parfaitement maîtrisés, l'imprécision des éléments apportés dans le dossier soumis à la présente enquête publique laisse entendre que ce projet ne serait pas satisfaisant s'agissant de son impact environnemental. C'est le cas notamment en ce qui concerne les confortements par préchargements qui seront effectués en phase travaux, qui selon les termes du dossier, " créent des obstacles aux écoulements en zone submersible</p>		
--	--	--	--	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>" , sans préciser que ceux-ci " auront une incidence faible sur le champ d'expansion de crue " de par leur mode de mise en oeuvre. Il en est de même pour le sujet concernant les eaux de ruissellement, pour lequel plusieurs projets sont cités dont le port urbain, qui " seront les plus impactants, en raison d'un nombre important d'opérations réalisés dans le lit de la Seine ", ce qui n'est pas recevable, dans la mesure où le projet, qui respecte naturellement le débit de fuite imposé, est reconnu comme respectant les textes en vigueur et ne présentant pas d'incidence préjudiciable sur la qualité du milieu aquatique.</p> <p style="text-align: center;">Au vu des éléments qui précèdent, Ports de Paris émet un avis favorable, sous réserve que les éléments du dossier soumis concernant les effets cumulés liés au projet de réalisation du port urbain de Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy soient modifiés.</p> <p style="text-align: center;">Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.</p> <p style="text-align: right;"><i>Signé :</i> Etienne DEREU Directeur de l'Aménagement</p>		
A20	25/07/14 (quatrième perma- nence)	M. Michel ROBIN 85 avenue de Conflans Achères	<p><u>Copie de mail remise au CE en cours de permanence et insérée dans le registre:</u></p> <p>Bonjour,</p> <p>Je vous écris pour vous faire mes remarques sur la TGO</p> <p>Si nous pouvons nous réjouir que la Tangentielle soit enfin ouverte (je me souviens d'un document de la SNCF indiquant qu' Achères ville serait relié à St Cyr en 2015, là il est question de fin 2019) , nous ne pouvons pas nous poser certaines questions ; Il y a un peu plus d' un an lors d' une réunion organisée avec la SNCF, RFF , un tracé nous fut présenté d'Achères ville le tram train desservait Poissy Grande ceinture puis allait sur St Germain et enfin vers St Cyr, une gare Achères Chêne feuillu était en suspens et sa création future devait permettre des correspondances avec Eole, la Ligne Nouvelle Paris Normandie.... Or voici que l' enquête publique est prolongée de 2 semaines et ce parce qu'un nouveau tracé préconisé par le Conseil général des Yvelines (qui cofinance le projet est apparu)</p> <p>Ce nouveau tracé prévoit 2 arrêts supplémentaires à Poissy : Poissy Eoles (futur nouveau quartier à Poissy) et la desserte de la gare de Poissy cette gare desservant la A et la J</p> <p>2 arrêts en plus à Poissy pourquoi pas, mais je me souviens que lors de la réunion à Achères une dame s'était étonnée que la gare de Poissy ne soit pas desservie par la</p>	1, 5, 7	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>TGO, il lui fut répondu que la gare de Poissy étant en coeur de ville la desserte par ce tram train était compliquée. Connaissant un peu ce secteur je vois mal où pourrait passer ce tram train ... sur des voies actuellement utilisées par des automobiles, un tram train pris dans les bouchons ??? Mettons que la desserte de la gare de Poissy soit réglée mais alors qu'en est-il du temps de trajet je pense qu'un Achères St Cyr serait allongé de X minutes.....qu'en est-il du nombre de voyageurs ce tram train ne servirait-il pas à des personnes désireuses de prendre le train ou le RER à Poissy ? ne sera-t-il pas saturé.....et le coût de réalisation de ce projet à combien s'élève-t-il ? pour en revenir au projet de gare à Achères chène feuillu, Eole devant s'arrêter à Poissy cette future gare à Achères aurait-elle encore un intérêt, mais Poissy permettrait-elle la desserte de la confluence ? En partant du principe qu'Eole ne peut multiplier les arrêts</p> <p>Puisqu'à plus long terme ce tram train devrait aller vers Cergy ne craignez-vous pas que les 4 voitures soient rapidement bondées et qu'il faille prévoir des trams trains de 8 voitures, mais alors les quais pourront-ils être allongés et quelle maniabilité en secteur urbanisé ?</p> <p>Pour finir je suis étonné donc que nous soyons consultés sur un projet dont tous les éléments ne soient pas finalisés</p>		
A21	25/07/14 (quatrième perma- nence)	M. & Mme PINARDON 3 Allée Georges Brassens Achères	<p>Observation écrite sur le registre : Bonjour, Nous sommes venus participer à l'enquête publique car nous sommes habitants du Chêne feuillu, juste au bas de la butte anti-bruit du chemin de Rocourt. Actuellement, le bruit s'est accentué à la suite de travaux sur les voies (décibels en plus et vibrations). Notre inquiétude est la venue de la gare du Chêne feuillu avec ses inconvénients : bruit, vibrations, population malsaine aux abords. Nous espérons que l'évaluation du bruit sera évaluée et respectée car actuellement la butte "anti-bruit" est légère ! ... (pas suffisante) Merci pour votre compréhension. Cordialement.</p>	3, 6	
REGISTRE DE POISSY					
P1	16/06/14	Mme Guillot	<p>Défavorable à la réouverture de la station de Poissy ; souhaite une station plus proche de la forêt Le trafic automobile est intense et il n'y a pas de stationnement au voisinage de cette station, pour laquelle il est nécessaire de choisir un autre endroit</p> <ul style="list-style-type: none"> • La phase 2 prévoit elle une liaison nouvelle entre l'arrêt GC Poissy et la gare SNCF-RERA place Pompidou ? • Quel moyen de liaison envisagée entre la station « Chêne Feuillu » et la gare RERA Achères Grand Cormier ? 	1, 4	
P2	19/06/14	MM Peyusard et Thouillard	<ul style="list-style-type: none"> • La phase 2 prévoit elle une liaison nouvelle entre l'arrêt GC Poissy et la gare SNCF-RERA place Pompidou ? • Quel moyen de liaison envisagée entre la station « Chêne Feuillu » et la gare RERA Achères Grand Cormier ? 	1, 4	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<ul style="list-style-type: none"> Est-il prévu de prolonger le terminus de St Cyr (phase 1) jusqu'au centre ville de Versailles ? Y a t-il des places de stationnement prévues à la gare de Poissy GC ? 		
P3	23/06/14	M Napiérala, 1 rue des Capucines, Poissy	Rappelle les nuisances sonores et en terme de vibrations lors des passages des trains de fret en 2003 au niveau du pont métallique av Lefebvre. Les vibrations étaient ressenties jusque dans l'immeuble situé au 1, 1bis et 1ter rue des Capucines. Demande si son remplacement par un pont en béton est prévu. Demande si des dispositions spécifiques sont prévues : études, mur anti-bruit ? La végétation sera t-elle préservée à cet endroit ? Une clôture posée ?	3	
P4	23/06/14	Mme Boisseau, 1ter rue des Capucines, Poissy	Résidente d'un immeuble situé à 6 m des voies. A également connu les trains de fret et s'oppose à de nouveaux passages de trains... tous les 1/4h. Signale que l'école Péguy va également être impactée par la TGO2.	3	
P5	24/06/14	MMme Bélabid, 7 impasse Hermieux, Poissy	Partagent les observations déposées ci-dessus. Comme ces personnes, interpellent monsieur le Maire lui demandant si les nuisances allant être supportées par un grand nombre d'habitants ont bien été évaluées, et si les impôts locaux ne vont pas augmenter et le prix de l'immobilier baisser...	3, 7	
P6	25/06/14	M Piet, 83, bd Rose	S'oppose aux nuisances apportées au quartier de Poissy-foret ... pour un bénéfice tout relatif au regard de la fréquentation de la 1ere tranche (10% de trafic). Pourquoi autoriser des constructions le long des voies (rue de la Bruyère). Des murs anti bruit végétalisés doivent impérativement être mis en place. Que penser des nuisances visuelles avec les futurs caténaires ? Trouve incohérente la fréquence d'un tram-train toutes les 10 mn alors que le RER est à 20 mn.. Craint la dépréciation des biens immobiliers à proximité de la ligne.	3, 7	
P7	27/06/14	M Soyer, 102 rue de la Bruyère, Poissy	Partage les observations déjà déposées, quant aux impacts environnementaux et sonores et la dégradation du cadre de vie, auxquels s'ajoute des problèmes de circulation autour de la nouvelle gare, à proximité d'une école. Interroge la pertinence du projet par rapport à une fréquentation faible. Demande d'améliorer et fiabiliser l'existant avant de se lancer dans des travaux sur de nouvelles lignes paraissant peu pertinentes.	3, 4, 7	
P8	28/06/14	Mme Péricaud, 21C bd de Pirmasens, Poissy	Estiment que ces travaux apporteront davantage de nuisances que de bien être	3	
P9	28/06/14	Mme Civalleri, 5 rue des Capucines, Poissy	Rejoignent les propos de l'observation P4, considérant le peu d'utilité publique de cette nouvelle infrastructure au regard des nuisances et du coût. La ligne passe sous leurs fenêtres.	3,7	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

P10	28/06/14	M Vernier, rue du stade, Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Passage à niveau conservé PK 11.2 sur le tronçon Poissy GC/Achères Ville est situé en courbe, avec une visibilité très mauvaise. Quelles sont les mesures de sécurité spécifiques prises à cet endroit pour limiter les risques d'accidents ? signalisation lumineuse, sonore ? • Passage à niveau conservé au PK 10.6 sur le tronçon Poissy GC/Achères Ville est extrêmement fréquenté (piétons et vélos), permettant à de nombreux habitants des quartiers du Nord-Est de Poissy (stade St Exupéry-futur quartier durable Eoles-Jean Bouin) d'accéder au parc de la Charmille. Pourquoi ne pas envisager un passage supérieur ou inférieur, beaucoup plus sécurisé qu'un passage à niveau classique ? 	6
P11	28/06/14	Mme François et M. Papin, 9 bd Rose à Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi des défrichements et un nettoyage des voies ont ils commencés depuis mi-juin 2014 alors que tout travaux pour la phase 2 de la TGO ne débutera que potentiellement en 2017? Ce nettoyage occasionne d'importantes nuisances sonores, les machines utilisées créant d'importantes vibrations dans la maison. • Qu'en sera t-il lorsqu'un train entier passera toutes les 10 mn ? Les grands arbres créant actuellement un écran de verdure cachant les grands immeubles vont-ils être coupés pour permettre l'aménagement des voies ? Propriétaire depuis 3 ans à Poissy et exerçant une profession libérale à domicile, ce projet recèle des nuisances considérables, à la fois en tant que propriétaire et en tant que professionnelle. 	2, 3
P12	28/06/14	M Saubois, président du conseil syndical de la résidence Villa Capucine	<p>Ce projet de réouverture de la GC ouest existe depuis 1977. Après une fermeture d trafic voyageur en 1959 puis du trafic fret en 2008. L'opposition systématique à ce projet n'est ni réaliste ni raisonnable/ En revanche, une réponse sérieuse devra être apportée aux nuisances d'exploitation générées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pont (passage inférieur avenue Fernand Lefebvre) à structure et tablier métallique générateur de vibrations très sonores. Quid d'une reconstruction avec un tablier en béton ou interposition de plots antivibratoires entre le patin du rail et les longrines ? • Est-il prévu des écrans anti bruit en mitoyenneté de la résidence villa Capucine ? 	3
P13	30/06/14	Mme Saubois, membre du conseil syndical de la résidence Villa Capucine, 1, 1bis et 1 ter rue des Capucines à	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en service de la TGO2 entrainera des nuisances sonores qui pourraient être solutionnées par la pose de murs anti bruit et le maintien d'un écran sonore naturel que constitue le rideau d'arbres qui abrite, en outre, une grande variété d'oiseaux • Une solution technique adaptée doit être apportée au niveau de la structure métallique du pont avenue F Lefebvre. 	3

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

P14	28/06/14	Poissy Meille Schmitt, 1 rue Maryse bastié, Poissy	<p>Habite Poissy depuis 37 ans et déplore la dégradation de la qualité de vie dans le quartier de La Bruyère :avec la construction de 2 nouvelles constructions comportant de nombreux logements sociaux et maintenant la réouverture de la gare Poissy GC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que va devenir le quotidien pour les habitations bordant la voie ? • le parc de la Charmille est très fréquenté par les enfants qui empruntent les passages à niveau. Que vont-ils devenir ? • les nuisances sonores existent déjà pour les trains de la gare de Poissy. Qu'en sera t-il pour ceux qui passeront sous nos fenêtres ? Est ce la mairie qui prendra à sa charge les doubles vitrages qui deviendront nécessaires ? • le problème de stationnement, très prégnant sur le quartier, et tout particulièrement la résidence située dans une voie en cul-de-sac ?Lorsque les habitants n'ont pas les moyens de payer pour se garer, quelles solutions sont envisagées ? • le résidence, en cul-de-sac, va se révéler très problématique pour la gestion des flux de voitures allant se garer pour emprunter le tram-train • la sécurité du quartier va se dégrader avec tous ces changements et le squate actuel en gare de Poissy inquiète, car il risque de se renouveler au niveau de la Grande Ceinture, d'autant qu'une école se trouve à proximité 	1, 3, 4, 6	
P15	01/07/14	Mme Meier, 17 rue Guynemer, Poissy	<p>Habitante du quartier St Exupéry, à proximité de la forêt concernée par la ligne allant de Poissy à Achères..</p> <ul style="list-style-type: none"> • redoute les nuisances sonores occasionnées, à la fois durant les travaux, mais également lors de la mise en service avec la fréquence importante de passage des trains • sera-t-il encore possible de franchir la voie pour se rendre en forêt ? • TGO2 = nouvelle atteinte à l'intégrité de la forêt. • Pas convaincu de l'utilité de la ligne , même si les habitants d'Achères se rendent sur Poissy. Mais il existe une liaison RER A pour ce faire. Pourquoi ne pas en augmenter la fréquence ? Doute par ailleurs du nombre de voyageurs qui emprunteraient la ligne jusqu'à St Germain et au-delà. Ne ne souvient pas avoir vu d'estimation de trafic sur le site Internet • Regrette le caractère confidentiel de cette consultation, obligeant à passer en mairie, rien n'étant prévu sur le site. 	3, 6, 7, D	
P16	04/07/14	M Delforge, rue Emile Zola à Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Pour une liaison fixe entre les 2 gares de Poissy • Confiant pour le traitement adéquat des nuisances sonores • Pas confiant en matière de coûts et de délais... 	1, 3, 7	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

P17	05/07/14	M Correia, 73, bd Rose, Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Sa question principale porte sur l'étude relative à la fréquentation de cette future ligne • Réalisant depuis de nombreuses années le trajet Poissy St Quentin, il n'a jamais vu d'enquête ou de sondage sur la fréquentation. Or, il utilise indifféremment, la ligne 16 (Cergy-St Quentin), soit la ligne 4 + la ligne 100, soit la ligne 20 + la ligne 100. Or les bus sont rarement pleins et, même en heure de pointe le bus 16 n'a jamais refusé d'usager. Or la capacité d'un bus est nettement inférieure à celle de plusieurs wagons de trams-train. • Cette solution de transport apparaît ainsi largement surdimensionnée pour les besoins. D'autant que le terminus sera St Cyr, et non St Quentin ou même Versailles. Or St Cyr n'est pas véritablement un bassin d'emploi. Ainsi, une personne devant faire le trajet Cergy-St Quentin se voit dans l'obligation de morceler son parcours en ayant recours à au moins 3 moyens de transport différents. • Où donc se situe l'intérêt de cette connexion, surtout en connaissant les problèmes quotidiens rencontrés par le RER 1 qui ne manqueront pas d'avoir des répercussions sur la TGO. • En outre, cette nouvelle ligne ne satisfait pas non plus les trajets de proximité Achères-Poissy ou Poissy-St Germain, qui devront également être complétés par des bus. • Y a t-il des lignes de bus qui seront alors arrêtées ? • Demande une réponse publique et individuelle, dans un souci de vigilance face aux dépenses publiques et face à la précipitation avec laquelle est menée ce projet. En outre l'intérêt pour les habitants de Poissy est vraiment très limité. 	5, 7	
P18	07/07/14	Mme Saubois, 1 rue des Capucines, poissy, présidente des délégués départementaux de l'Education Nationale	<p>Soucieuse des nuisances sonores allant être générées au niveau de l'école maternelle C Pégy. Des travaux d'insonorisation des parties communes et des classes apparaissent indispensables, tout comme la réalisation d'un mur anti-bruit</p>	3	
P19	07/07/14	Mme Serré, résidence de la forêt, 28 rue Beauregard,	<ul style="list-style-type: none"> • Sans nier l'intérêt de cette nouvelle ligne, craint l'intensification de la circulation rue de Beauregard et des nuisances corrélées pour ses résidents. • Y a t-il eu une étude de circulation ? • Quelles mesures seront prises pour limiter la vitesse et l'intensité de la circulation 	4	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		Poissy	sur cette rue ? <ul style="list-style-type: none"> • Y aura t-il des parcs de stationnements prévus pour les usagers de la future station ? 		
P20	09/07/14	M. Sichel, 24, rue de Verdun, Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Souhaite avoir des éléments concernant les mesures envisagées pour limiter les nuisances sonores dans le secteur, classé zone de circulation apaisée • Et sur l'intégration des voies dans un cadre environnemental fortement marqué par la présence de la forêt 	3	
P21	09/07/14	M. Hédrich, 71, rue Charles Maréchal à Poissy	En attente des faits nouveaux et du nouveau tracé qui ont motivé la prolongation de l'enquête	1	
P22	09/07/14	Mmes Praet Ricarai et Panda, 198 et 200 rue la Bruyère, Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • S'interrogent sur le devenir du passage à niveau • Et sur les nuisances sonores occasionnées par la réouverture de la ligne 	3, 6	
P23	09/07/14	M. Lheureux (ou Mme), 3 rue des roulies, Poissy	Habite à 100 m d'un passage à niveau permettant de traverser les voies entre l'avenue de la Bruyère et le Bd Rose, et leur permet de rejoindre les lignes de bus 50 et 51. Ce passage permet également d'accéder au parc de la Charmille. Demande qu'il soit maintenu	6	
P24	11/07/14	M. Saubois, 29, rue Maryse Bastié, Poissy	<p>S'interroge sur l'avenir du bâtiment voyageurs existant à Poissy GC :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Logements de fonction pour le personnel RFF • Revente du bâtiment à un acquéreur privé pour occupation ou location à usage d'habitation • Acquisition par la ville de Poissy pour transformation en maison de quartier • Ou encore pour la réalisation d'une crèche qui sera certainement utile pour les futures familles qui viendront s'installer dans es 180 logements prochainement livrés 	1	
P25	12/07/14	M. Aupy, 39 rue G. Guynemer, Poissy	Favorable à la TGO. Demeure près de la forêt, entre Chêne Feuillu et Poissy GC. <ul style="list-style-type: none"> • Cette partie sera t-elle exploitée en tramway ? • Les passages à niveaux existants seront-ils conservés ou améliorés ? 	5, 6	
P26	12/07/14	Mme Tronche, 2 bd Rose, Poissy	<p>Comme beaucoup de personnes l'ont exprimées, est opposé au projet pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il existe déjà de nombreuses lignes de transport dans des états pitoyables (RER A, notamment). Il serait plus judicieux de procéder en préalable à leur amélioration avant d'en envisager de nouvelles • Souhaite obtenir un rapport concernant la fréquentation prévisionnelle, la 	3, 4, 7,	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>fréquence envisagée apparaissant très élevées. Craint que seules 2 ou 3 personnes n'utilisent certaines rames</p> <ul style="list-style-type: none"> Impact écologique sur le quartier de La Bruyère apparaît catastrophique : comment vont se gérer les flux de voitures et de bus dans une zone déjà saturée en heures de pointe ? La pollution sonore sera également considérable, tout comme les vibrations engendrées Quelles sont les mesures qui seront prises ? <p>En résumé, un projet inutile, qui ne satisfait que peu de personnes, engendrera des coûts importants en période de difficultés financières et aura un impact négatif pour tout un quartier.</p>		
P27	16/07/14	M. et Mme Lac, 81bis Bd Rose	<ul style="list-style-type: none"> Quelle sera la fréquence de passage des trains ? Un mur anti bruit végétalisé sera t-il installé ? Que deviendra le passage à niveau permettant d'accéder à la forêt ? Doute de la fréquentation de cette nouvelle ligne, compte tenu du nombre important de transports déjà existants sur Poissy (train, RER, bus) <p>Mêmes interrogations que ci-dessus</p>	3, 5, 7	
P28		Anonyme Habitant au 17 Bd Rose, Poissy		3, 5, 7	
P29	16/07/14	M. Olive, Maire de Poissy et conseiller général	<ul style="list-style-type: none"> Poissy est favorable à la réalisation rapide du projet de liaison par tram-train de St Germain GC à Achères-Ville, attendant ce projet depuis les années 1990 : il améliorera sensiblement les conditions de transports de Poissy et des communes à l'Ouest (boucle de Chanteloup), proposant une alternative aux axes routiers saturés aux heures de pointe. Il en va de même pour les quartier densément urbanisés de l'Est de la ville. Ce mode de transport moderne, propre et peu bruyant pourra combiner une vitesse élevée à une bonne insertion urbaine, notamment dans sa poursuite au nord d'Achères à Conflans et Cergy, favorisant ainsi les intercommunalités et le rapprochement des pôles économiques et de formation Gare de Poissy GC : la forte attractivité de cette station sur un site exigu va s'avérer complexe en raison de son accès en impasse et dans un quartier densément peuplé. La vente de terrains par RFF pour des projets immobiliers en cours de constructions ne fait qu'aggraver la situation. Souhaite que soit étudié le déplacement des quais de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles, afin de faciliter la circulation routière ou douce pour accéder à la station . Un parking à étage semi-enterré pourrait être réalisé place de la gare de la Grande Ceinture, relié à l'autre côté à l'avenue de Versailles et à la station par une passerelle piétonne. Avec un cheminement piéton le long du talus vers l'avenue F Lefèbvre, permettant ainsi une liaison sécurisée entre La Bruyère et le centre-ville. Cette suggestion, déjà évoquée lors de la concertation, n'a pas été instruite. Une 	1, 3, 4, 5	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>communication sur les études acoustiques devront à nouveau être portées à la connaissance des riverains, et toutes les mesures prises pour atténuer les points sensibles. Ceci concerne également la résonnance du pont métallique de la rue F Lefèbvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La gare de Chêne Feuillu : la ville regrette qu’aucune correspondance effective avec la ligne J du Transilien de Paris à Mantes via Poissy (future Eole) ne soit réalisée. Cette station est en effet différée à une date inconnue et serait subordonnée, selon RFF et le STIF par la mise en service de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), réduite par le rapport Duron à une ligne Paris-Mantes. Cette gare virtuelle, enclavée en forêt de St Germain ne saurait satisfaire un besoin à court terme de maillage ferroviaire en Val de Seine, avec les liaisons tangentiels en cours de réalisation. Ce besoin est encore plus pressant avec la réalisation des projets de grandes intercommunalités dans les Yvelines. Il est regrettable que la ligne J, futur RER E, ne puisse être en correspondance, ni avec la Tangentielle Ouest dans le secteur de Poissy-Achères, ni avec la Tangentielle Nord à Sartrouville. • Nécessité d’une correspondance avec la ligne J ou RER E : c’est le sens du courrier envoyé par M Le Président du Conseil Général des Yvelines et qui paraît cohérent avec le développement de territoires communs. La gare de Poissy RER/transilien devient alors naturellement idoine pour cette correspondance, étant dès aujourd’hui un pôle d’échange multimodal important (ferré, routier et fluvial). Sa position à l’ouest de la ville la rend plus accessible pour les communes environnantes que celle de Poissy GC ? ET une passerelle fluviale sera prochainement réalisée pour faciliter l’accès depuis la rive droite entre Poissy et Carrières sous Poissy. Bien desservie par les RER A et E, elle pourra devenir une véritable plaque tournante des échanges en Val de Seine vers la Tangentielle.Ouest. Son mode tram adapté au milieu urbain rendra se transport aussi pertinent qu’à St Cyr ou St Germain. Toutefois, pour ne pas pénaliser le temps de parcours, le nombre d’arrêts devra être limité, soit l’un en garer RER et le second dans le futur quartier Eoles qui accueillera à termes 2000 logements. Cette connexion sur Poissy RER permettrait un rabattement efficace pour une fréquentation optimale de la TGO, qui propose déjà en phase 1 en gare de St Cyr l’Ecole une connexion avec le Transilien N et U et le RER C et, au nord de la phase 2, celui avec les lignes J/E et A sur les secteurs de Poissy et Achères. Les modalités de desserte de la gare de Poissy RER doivent ainsi être étudiées rapidement. Et la desserte adaptée des quartiers Nord de la ville et de la future ZAC Eoles est une nécessité pour répondre aux exigences en matière de 	
--	--	--	--	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

P30	18/07/14	M Loiseau, 2 rue de Denauval, Chanteloup les Vâgnes. Comité de sauvegarde de Chanteloup les vignes et environs. Collectif d'associations d'environnement en Seine Aval (Ile de France Environnement, AUT responsable zone St Lazare (VP de l'AUT), président COPRA 184 Chanteloup les Vignes	<p>construction de logements. Le tracé, outre ces 2 stations sur Poissy pourra ensuite retrouver celui proposé à l'enquête en direction d'Achères</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorables à la réalisation rapide du projet de TGO2, en regrettant que ce projet ait perdu 4 ans en raison de nombreuses tergiversations • Favorables à la réalisation de la station Chêne Feuillu, afin de réaliser une correspondance avec la ligne J du Transilien, futur RER E • Favorables à un raccordement rationnel avec la Tangentielle Nord (??? ça veut dire quoi, d'après vous ? Il est envisagé ??) • Engager dès à présent les études pour le prolongement de la ligne vers Cergy pointoise au Nord et Versailles au Sud • Demande que les compensation d'abattage des arbres soit réalisés à proximité, soit en forêt de St Germain, soit en forêt de Marly • Demande que la possibilité de mixité d'exploitation soit maintenue sur la ligne, notamment pour du fret • Demande que la pose de filets de protection au niveau de la traversée du golf soit intégralement payée par le golf et non RFF, la SNCF ou la collectivité • S'insurge contre la poursuite de projets aberrants et dépassés comme le prolongement de l'A104 	1, 5, 10, D	
P31	25/07/14	Mme Paravy, présidente du collectif COPRA (Collectif pour la Protection des Riverains de l'A104 (ex A184)	<ul style="list-style-type: none"> • Cette enquête concerne l'un des tronçons de cette TGO qui reliera à terme St Quentin-en-Yveline à Cergy Pontoise, transport attendu depuis plusieurs dizaines d'années • TGO permet d'avoir un axe de TC Nord-Sud parallèle à l'A104, permettant d'offrir une alternative valable au « tout routier » actuel • Alternative également intéressante au niveau du fret, permettant de combler un peu le retard de la France, qui totalise seulement 16% de transport fret ferré et fluvial contre 84% en transport routier. Ce report modal est anormalement faible. En Allemagne, le fret ferroviaire représente plus de 30% des marchandises transportées, et dans certaines capitales du nord de l'Europe, il totalise jusqu'à 35%. <p>Suivent 2 diapositives présentant les grandes caractéristiques de la TGO.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Station à Chêne feuillu ne semble pas pertinent • Ne comprend pas pourquoi il est en outre nécessaire de déboiser 6ha 	1, 5	
P32	25/07/14	M Picciotto, Montmartre,	<ul style="list-style-type: none"> • Station à Chêne feuillu ne semble pas pertinent • Ne comprend pas pourquoi il est en outre nécessaire de déboiser 6ha 	1, 5	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

P33	26/07/14	Anonyme	<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi ne pas insérer cette desserte sans le domaine existant, au centre du triangle des Ambassadeurs ? Une surface équivalente existe à cet endroit et les activités de triage d'Achères étant réduites, des trains pourraient circuler dans ce faisceau ferré, limitant ainsi l'impact écologique de la station. • Estime l'appellation tram train abusive et ne comprend pas pourquoi ce matériel roulant serait attribué à Alstom, sans mise en concurrence • Considère ahurissant que le choix économique du prolongement de TGO ne soit pas encore décidé. • Demande pourquoi exclure toute compatibilité de matériel en retranchant la GC du RFN puisqu'aucune autre circulation ne paraît avoir été envisagée, alors que les rames L devront être remplacées à moyen terme. 		
P34	26/07/14	M. Benoit Lebart, rue de la Bruyère, Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Il apparaît qu'aucun direct ne circulera entre Poissy GC et St Germain RER. Pourrait-il en être prévu pour ne pas avoir de changement à faire ? • Une ligne de bus entre Constanti et St Germain RER, régulière et ponctuelle pourrait convenir. En attendant 2019, cette ligne pourrait elle être mise en place, avec au moins un arrêt sur le Bd Gambetta, entre Foch et Devaux • Le projet est coûteux avec un pont dans le golf. Ne serait-il pas possible de passer sur la voie de bus entre le golf et la route ? • Espère que ces réflexions n'engendreront pas la disparition de la ligne directe SNCF entre Poissy et St Lazare • Le nombre d'arrêts et de détours rallonge les temps de transport et cette ligne perd de son intérêt (au-delà de 30 mn entre Achères et St Cyr et 10 mn entre St Germain RER et Achères Ville • Le nouveau tracé urbain envisagé exclut complètement le quartier de la Bruyère, quartier surpeuplé et très mal desservi. Compte tenu des nouvelles constructions, ce quartier risque l'asphyxie, les transports en commun étant trop réduits, avec des fréquences insuffisantes en dehors des heures de pointe. Quelle solution sera alors proposée pour le quartier F Lefebvre-La Bruyère et Clos d'Arcy ? 	1, 5	
P34	26/07/14	M. Benoit Lebart, rue de la Bruyère, Poissy	<p>En tant que riverain, rue de la Bruyère, a priori favorable au projet de TGO, avec les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Délai de décision et de réalisation bcp trop longs pour un projet existant depuis de nombreuses années et ayant déjà coûté bcp d'argent • Manque d'ambition pour un projet global et coordonné pour des TC ferroviaires en banlieue parisienne • Contre la localisation de la gare de Chêne feuillu en pleine forêt, loin des zones d'habitation et qui servira uniquement de correspondance avec le RER E (ce qui 	1	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>ne paraît pas encore acquis, par manque de coordination entre les projets). Une gare à proximité de Poissy-St Exupéry, avec un nouveau tronçon de voie en limite de forêt aurait été plus judicieux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contre l'étude d'un tracé urbain et rejoignant la gare de Poissy RER en raison : <ul style="list-style-type: none"> • Des travaux importants en ville • De la perturbation de la circulation déjà difficile actuellement • De l'engorgement supplémentaire de la gare, inadaptée au trafic actuel • Retard supplémentaire de plusieurs années pour la réalisation du projet 		
P35	26/07/14	M. Laurentie, Pr ADQV-QCP quartier des Capucins, Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Il aurait été intéressant de disposer des données d'exploitation de la ligne actuelle St-Germain GC-Noisy-le-Roi. Elles auraient certainement montré le gouffre actuel généré et l'impérieuse nécessité à enfin relier Versailles à Cergy-Pontoise • Estime incompréhensible d'avoir aussi densément construits les abords de la gare Poissy GC, augmentant ainsi le cul-de-sac du quartier La Bruyère • Estime les conséquences sur le PLU seulement survolées : ce n'est pas en survolant de commentaires ponctuels le PLU existant que cela aboutira à un schéma cohérent d'urbanisme pour la ville • Ne s'y retrouve pas sur le dernier projet de desserte du centre-ville de Poissy et ne comprend pas pourquoi ce projet n'est pas pris en compte dans l'enquête publique 	1, 4, 7, U	
P36	26/07/14	M. J.M. Vernier	<ul style="list-style-type: none"> • prendre connaissance de l'avis du commissaire enquêteur sur la révision simplifiée du PLU de Poissy • la réalisation de la station Chêne Feuillu est hypothétique • le tracé actuel est trop à l'écart des zones d'activité • possibilité de desservir le futur quartier EOLES par une gare située à l'emplacement de l'ancienne station Quai Talbot 	1, U	
P37	26/07/14	M. de Brito, habitant à proximité du Bd Rose à Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Inquiet pour les nuisances gérées par le projet sur le quartier • Ses enfants, comme de nombreux jeunes, empruntent le passage à niveau prolongeant le bd Rose pour se rendre au parc et souhaite que ce passage soit particulièrement sécurisé 	3, 6	
P38	26/07/14	M Hedrich, Président de l'Association "Vivons notre ville," Poissy	<ul style="list-style-type: none"> • Projet attendu avec impatience, non seulement sur les 2 phases actuelles, mais à terme entre Cergy et Versailles, une des conditions pour sa réussite économique, les ruptures de charge ne rendant pas attractif un TC, comme le démontre le tronçon actuel de la TGO entre Noisy-le-Roi et St Germain GC qui perd plus de 9 millions d'euros par an, n'érogeant pas à un besoin réel de déplacement. EN 10 ans, ce déficit aurait pu financer une bonne partie de la phase 2 • Opposition à la « virgule » sur St Germain, qui double le trafic en partie Sud, au détriment du tronçon Nord, le plus peuplé. Dévoisement au profit de qqs uns de 	1, 3, 6, 7, D	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>l'objectif principal qui était de réaliser un axe Nord-Sud sans passer par Paris. Il est encore temps de renoncer à cette branche couteuse et qui va générer la déforestation de 2,2 ha de bois</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apprécie la suppression des passages à niveau au nouveau du golf pour ne pas ralentir la vitesse dans la traversée du golf. Demande que les surcoûts engendrés par ces nouvelles infrastructures et par les dispositifs de protections contre les balles de golf ne soient pas supportés uniquement par les collectivités • Nouveau tracé proposé par le Conseil Général : regret de cette demande très tardive qui remet en question la procédure actuelle. Si l'association est favorable à une interconnexion avec le RER E et le réseau St Lazare en gare de Poissy, ce tracé n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact et nécessite de reprendre l'intégralement le processus de consultation du public. La position du CG, qui avait pourtant adopté l'option sur l'utilisation de la ligne existante de la GC, aurait du être plus explicite. D'autant que les études réalisées à l'époque avaient démontré la difficulté d'insertion dans les rues de Poissy et l'augmentation importante des coûts (construction et fonctionnement). • Partage la nécessité d'établir cette connexion dès la mise en service de la TGO, d'autant que la réalisation de la station Chêne Feuillu est de plus en plus incertaine car conditionnée par la construction de la LNPN devant désengorger Paris St-Lazare-Mante. Le site de Chêne Feuillu, en forêt et peu accessible pour la desserte locale présente en outre un impact fort sur l'environnement et nécessitera un déboisement de plusieurs hectares en forêt de St-Germain. Pour cette raison, l'idée d'une interconnexion en gare de RER doit être envisagée et soigneusement étudiée • Approuve la proposition du maire de Poissy de limiter à 2 stations les arrêts sur Poissy afin de trouver un bon compromis entre le temps de transit et le nombre de stations, mais également de prendre en compte les difficultés de rabattement vers ces stations. Propose de maintenir une station à proximité de la gare de Poissy GC existante pour desservir les quartiers de La Bruyère et de la Forêt • Gare de Poissy GC : dans l'hypothèse du maintien du tracé actuel, l'aménagement de cette gare devra être revu en raison de son enclavement et des difficultés d'accès dans le quartier. Il est ainsi proposé de décaler les quais vers l'ouest et de réaliser la sation sur le pont de l'avenue de Versailles, permettant ainsi de faciliter les accès au tram-train, quelque soit le mode de déplacement utilisé (doux, bus ou voiture, même si les 2 premiers sont à privilégier). La rampe située dans l'emprise RFF et démarrant rue d'Argenteuil devra être utilisée et des accès aux quais réalisés de part et d'autre de l'avenue de Versailles depuis la rue de la 	
--	--	--	---	--

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<p>Bruyère et de l'impassé Gambetta. Une station de bus devrait être créée à l'angle de l'avenue Eisenhower et de la rue de la Bruyère. (Schéma d'aménagement joint). Suggère la réutilisation de la gare de Poissy GC par la ville pour y abriter un équipement public</p> <ul style="list-style-type: none"> Nouvelle station de Poissy Est : important, dans le cadre de l'utilisation de la GC par la TGO, de créer une station à l'Est de Poissy, à environ 1,2 km de celle de Poissy GC en direction d'Achères. Indispensable pour la desserte du quartier S-Exupéry qui se situe à 400 m et le futur quartier Eoles et ses 5000 habitants, distant de 800 m Passage à niveau du parc de la Charmille (PA 10,6) : l'existence de cette nouvelle station Poissy Est permettrait de sécuriser le passage à niveau donnant accès à la forêt et au parc, les tram-trains devant ainsi ralentir à proximité de la station. Le bruit : une carte du bruit généré par le passage des tram-train en particulier sur le ponts métalliques devrait être présenté dans le dossier d'enquête publique, comme les mesures adoptées pour en diminuer les effets. Seules 3 habitations seraient concernées par des niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires, ce qui laisse dubitative l'association qui demande des justifications. 		
REGISTRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE					
SG1	17/06/14 (courrier)	M. et Mme J.M. Bouthelie	<p>Opposés à la liaison St Germain GC à St Germain RER :</p> <ul style="list-style-type: none"> destruction de la perspective de l'avenue des loges incertitude sur la fréquentation potentielle de cette ligne nuisances visuelles et sonores et augmentation de la fréquentation dans un quartier calme 	1	17/06/14 (courrier)
SG2	non daté	M. Jomier Ass. AED	Demande de rendez-vous pour l'Association "Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie"		
SG3	non daté	M. C. Bernoux	<p>L'intérêt de ramener du trafic vers le RER A paraît minime</p> <p>La liaison entre St Germain et Paris St Lazare doit être renforcée et améliorée</p>	1, 7	
SG4	non daté	M. Leduc	<p>Pourquoi un tram train et non un train "normal"?</p> <p>Pourquoi faire venir les usagers au RER à St Germain alors qu'ils disposent de correspondances vers Paris à Achères ou Grand Cormier ?</p> <p>Pourquoi un terminus à St Cyr ligne C alors qu'on aurait du aller à Versailles Chantiers ?</p> <p>L'antenne St Germain GC - St Germain RER n'est pas pertinente et le raccordement des deux gares de St Cyr compromet l'avenir</p> <p>Le projet nécessite la fourniture de rames spécialisées bi-courant alors qu'on peut récupérer des rames libérées par l'introduction de trains à deux étages sur le RER A (M. Leduc s'est présenté à la permanence du 26 juin pour confirmer ses observations</p>	1	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG5	20/06/14	Mme Linda Mettetal	N'a pas été informée du projet qu'elle a appris par les affiches A signalé aux élus les nuisances sonores et tremblements subis par sa maison au passage des trains Souhaite savoir quelles précautions seront prises par l'architecte du projet. La prolongation de cette ligne n'allège que de façon minimale la circulation sur le carrefour RN13 et RN184	1, 3	
SG6	23/06/14	M. Gérard Rivière	Cette phase 2 est indispensable ; l'infrastructure routière est totalement insuffisante En attente liaison Cergy-Versailles et jonction avec la tangentielle nord Intérêt pour l'usine PSA et pour soulager RER A En conclusion avis très favorable	1	
SG7	23/06/14 (courrier)	M. Jean-Pierre Rétoiret	L'abandon de la liaison Grande Ceinture RER aurait permis de réaliser phase 1 et 2 simultanément La conception du projet est une honte : <ul style="list-style-type: none"> • débouché à St Cyr dans un endroit particulièrement enclavé • terminus à Achères alors que le terminus naturel est Sartrouville • la liaison entre Grande Ceinture et St Germain est un luxe insensé pour un trafic des plus réduits • déforestation sur 6 hectares • tensions d'alimentation différentes • - achat de nouvelles rames alors que celles qui existent pourraient être utilisées • - ... 	1, 5, D	
SG8	24/06/14	M. Pierre Braun président de l'ass. des locataires Henri Dumont	Oui à la tangentielle St-Cyr - Cergy, mais avec des trains et non des tram-trains Gâchis financier programmé sur la phase I avec l'ergot entre Grande Ceinture et RER qui rendra un service minimum Demain Poissy, Achères et d'autres villes pourront demander une liaison vers leur centre	1	
SG9	25/06/14 (courrier)	M. Pierre Bédier, président du Conseil général des Yvelines	Lettre à la présidente de la commission d'enquête avec copie au Président de la Région Ile-de-France et aux maires des trois communes L'interconnexion entre TGO et Eole en gare d'Achères Chêne Chenu a été reportée à l'horizon de la LNPN Dans ces conditions le Conseil Général estime que le tracé urbain à travers Poissy est une solution préférable pour desservir les zones d'habitation et d'emplois (30 000 habitants et 12 000 emplois) Demande de reconsidérer la solution présentée à l'enquête publique	1, 7	
SG 10	26/06/14	Mme Grenier	(Observation inscrite au cours de la permanence) Opposition au projet La tangentielle va attirer d'Achères vers St Germain une population de jeunes	10	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 11	26/06/14	Mme Marianne Durand	trafiquants de drogue qui vont ainsi aborder un nouveau marché (Observation inscrite au cours de la permanence) Opposition totale à la bretelle Grande Ceinture - RER Propose le renforcement de la liaison bus qui dessert un ensemble de quartiers d'habitation	1	
SG 12	26/06/14	M. Lazard Conseiller municipal d'opposition	(Observation inscrite au cours de la permanence) Opposition totale à la bretelle Grande Ceinture - RER pour les raisons : <ul style="list-style-type: none"> • coût (gâchis d'argent public) • il est plus urgent de réaliser la phase 2 • augmenter le stationnement • faciliter la circulation automobile • faciliter le commerce St Germainois 	1, 4	
SG1 13	28/06/14	M. Vincent Lidsky	<ul style="list-style-type: none"> • rejoins les opinions formulées : destruction de l'environnement, trafic non justifié • reprendre un tracé d'il y a 150 ans est absurde alors que les villes ont évolué • pourquoi détruire 6 hectares de forêt alors que sur une partie les voies pourraient être installée sur la N184 qui aurait p passer de 4 à 2 voies • la "virgule" est dévastatrice pour la perspective de l'avenue des Loges • on attend qu'il soit mis fin à la dégradation de la qualité (fréquence et régularité) du RER A, qui est de plus en plus unue "banlieue" de la gare du Vésinet-Le Pecq • pourquoi les "mesures d'accompagnement" ne sont pas précisées ? 	1, 3, 7, D	
SG 14	30/06/14	M. Jacques Plateau	Un peu plus de 8 hectares de forêt vont être supprimés pour les 2 phases, sans parler de la fin de la forêt dans certaines parcelles entre la ligne et les limites urbaines Questions concernant les compensations ; surpris que les travaux avec DRIA AF, ONF et DDT 78 n'aient pas abouti un an après l'enquête relative à la phase 1 A-t-on pris en compte la possibilité d'utiliser des terrains libérés par le SIAAP ?	D	
SG 15	1/07/14	M. (ou Mme ?) Davayat	L'idée d'un tram-train entre GC et RER est absurde	10	
SG 16	1/07/14	Mme Soler	Concerne uniquement le lien dit "virgule" entre St Germain GC et St Germain RER <ul style="list-style-type: none"> • pourquoi détruire la forêt et la si jolie perspective historique ? En nous disant que le tram train circulera sur la chaussée on n'a pas dit la vérité • jamais Michel Péricard n'aurait accepté cela, alors qu'il avait empêché qu'une tranchée ouverte de l'autoroute A13 ne coupe en deux la forêt • la virgule va amener des interruptions de la circulation automobile • démolir les quais du RER A datant de 10 ans est une aberration • s'ajoutent les retards perpétuels tout au long de l'année sur le RER A, et vous 	1, 7	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

				<ul style="list-style-type: none"> voulez augmenter le nombre de passagers avec le tram train à l'heure où l'endettement public explose il est nécessaire d'envisager des travaux réalistes <p>Conclusions : adoptons un bus électrique et prolongeons la ligne vers Achères et Cergy</p>		
SG 17	2/07/14 (courrier)	M. André-Louis Vallière	La servitude d'utilité publique liée à l'inscription du domaine de Valmoré (3 rue Quinault) à l'inventaire des monuments historiques n'a pas été portée à la connaissance du public Elle n'a pas été mentionnée dans les documents mis en ligne par la commune en dépit des demandes de la Préfecture	U		
SG 18	3/07/14	Mme Sally Gordon-Mark	Opposition au projet (sans autre précision) : <ul style="list-style-type: none"> nuisant à la forêt et à l'aspect de la ville pas nécessaire Préférerait des bus électriques	7		
SG 19	1/07/14 (courrier)	M. Michel Guerneur	Riverain du projet à Achères ; questions posées : <ul style="list-style-type: none"> précautions pour préserver le cadre de vie : bruits, vibrations, visuels (végétation), espace de jeu, chemin forestier stationnement au voisinage de la station Achères-Chêne-Feuillu (empêcher le stationnement sur les emplacements réservés aux propriétaires des maisons) 	3, 4		
SG 20	Date = ? (courrier)	M. Jean-Pierre Grolier	Prévoir une station au niveau du boulevard des Loges pour desservir les quartiers de Noailles et Saint-Exupéry ; cela réduirait la circulation vers la station de Poissy GC	1		
SG 21	4/07/14	M. P.E. Renard (Yvelines Environnement et PROFILE)	<ul style="list-style-type: none"> Le projet "grignote" encore la Forêt de Saint-Germain Aucune étude n'a été faite pour un trajet Centre Poissy-gare d'Achères ville en contournant la forêt Demande que la compensation des hectares déboisés s'effectue en lisière de la forêt de Saint-Germain à l'ouest de l'étang , condition préalable au commencement des travaux La gare du "Chêne Feuillu" aurait un impact nuisible sur la forêt : il faut clairement démontrer que la gare du Grand Cormier ne pourrait pas être utilisée 	1, D		
SG 22	5/07/14	M. Paul, président et Monsieur François Bardet, Dr du golf de ST Germain	<p>Dépôt d'une note : questions et observations du Golf de Saint-Germain</p> <p>remarque préliminaire : demande confirmation que la voie ferrée ne sera pas élargie ; a-t-on des précisions sur l'importance de la coupe des arbres ?</p> <ul style="list-style-type: none"> le projet tient il compte, outre la gêne d'exploitation, des coûts engendrés par les travaux d'aménagement de la passerelle de la route des volières pour le passage des gros engins de l'ONF et du golf PN 10,5 : demande de précisions sur le passage principal souterrain : gabarit 	1		

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 23	5/07/14	Mme le Dr Launay	<p>souhaité 3,2 m de large pour 2,5 m de haut ; pourcentage de pente d'accès, emprises sur le terrain ; le projet tient il compte des coûts du remodelage de certains greens et départs</p> <ul style="list-style-type: none"> • PN 10,4 : mêmes questions, mais 2,5 m par 2,5 m serait suffisant • PN 10,2 : alors que les joueurs disposent d'un PN, il est envisagé de les faire passer joueurs, voiturettes et engins sur le pont actuel qui est à l'extérieur du domaine ; non satisfaisant, le golf souhaite soit le doublement du pont actuel en site propre, soit la création d'une passerelle privative ; dans tous les cas des travaux d'aménagement des accès sont à prévoir et financer • le maillage des filets devra tenir compte du petit diamètre des balles de golf • prévoir des dispositifs permettant aux joueurs de pouvoir pratiquer leur sport et aux salariés de travailler pendant la période des travaux sur la voie ; si les travaux ne permettent pas l'accès normal au parcours le golf devra faire une réduction sur les cotisations annuelles des membres (perte d'exploitation) et licencier du personnel ; est il prévu une prise en charge des pertes d'exploitation au cas où le parcours devrait être fermé pendant tout ou partie de la durée des travaux ? 		
SG 24	5/07/14	M. Emmanuel Fruchard	<ul style="list-style-type: none"> • dépenses non rentables • opposée au passage dans la forêt • préférer des autobus non polluants avec les horaires nécessaires • le Grand Paris, non sens total • s'il y a un vote, je suis contre • très favorable à cette phase du projet • attend la desserte de Cergy • s'interroge sur le report modal de la voiture vers le transport en commun • la traversée sécurisée des piétons dans le golf contraste avec l'absence de sécurité des traversées de route du tronçon nord de la phase 1 • la rentabilité de la phase 2 est supérieure à celle indiquée dans le dossier, si on tire la redevance à RFF 	1, 3, 7, D	
SG 25	7/07/14 (courrier)	M. Jean-Pierre Cassin	<p>Intervention en qualité de président de l'Association Syndicale Générale Libre (ASGL) Achères Saint-Hubert</p> <p>Il exprime les inquiétudes de l'association de propriétaires du quartier en concerne les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • bruit et aspect visuel : est il prévu un mur antibruit doublé d'une couche végétale ? • les riverains tiennent à conserver l'aire de jeux entre la ligne de chemin de fer et les pavillons • vibrations : qu'est il prévu ? 	1, 3, 4	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 26	7/07/14	Illisible	<ul style="list-style-type: none"> la création de la gare d'Achères Chêne Feuillu sera à l'origine de la présence de voitures ventouses qui viendront perturber le stationnement déjà saturé de l'ensemble immobilier 		
SG 27	8/07/14	M. Maurice Solignac, Maire-adjoint de St Germain et conseiller général	<p>Opposition à la liaison par tram train de St Germain GC au RER ; renforcer le passage des autobus</p> <p>La phase 2 est la 2ème partie d'un ensemble unique, cohérent et indissociable ; le maillage proposé offre de réelles opportunités de transport de banlieue à banlieue</p> <p>La connexion GC-RER est certainement la plus nécessaire en terme d'efficacité et de rentabilité</p> <p>La tangentielle relie 4 radiales et assure la liaison entre les secteurs d'habitation et le bassin d'emplois que constitue le cœur de ville saint-germanoises</p>	1	1
SG 28	8/07/14	M. Hubert Nové-Josserand	<p>Favorable à cette phase 2 qui permettra une bonne liaison ferrée entre Versailles-Saint-Quentin et Cergy</p> <p>De ce point de vue c'est une bonne idée d'aller rapidement et à moindre coût vers Achères par le tracé retenu plutôt que qu'en prenant le tracé urbain dans Poissy</p> <p>Mais ce projet ne doit pas réduire la masse boisée de la forêt et le défrichement doit être intégralement compensé dans la forêt de Saint-Germain ou sur des terrains contigus</p> <p>Souhaite que la liaison autobus entre Saint-Germain, Poissy et Achères soit renforcée</p>	1, D	1, D
SG 29	8/07/14 (courrier)	M. Marcel Lefebvre	<p>A relevé dans le dossier de nombreux éléments positifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> gain de temps report de l'automobile vers le train réduction des nuisances amélioration de la sécurité routière gains en terme de développement urbain <p>Donc favorable au projet, en attente des prolongations vers Cergy puis Versailles</p> <p>Souhaite recevoir les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> coût prévisionnel de l'exploitation (informations dans le dossier imprécises) le "plan de sécurisation des passages à niveau" du 20/07/2011 sera-t-il appliqué à tous les passages à niveau sur l'ensemble de la ligne estimation des fréquences de collisions matérielles et corporelles entre le tram-train et des véhicules automobiles ou deux roues pour chacune des phases 	1, 6, 7	1, 6, 7
SG 30	9/07/14 (courrier)	Mme Sandrine Valadas de Poissy	<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi ne pas avoir prolongé le RER A jusqu'à Grande Ceinture ? Quels sont les correspondances envisagées entre la ligne E et le projet de Tangentielle ? L'accès à un parking gratuit (ou peu coûteux) sera un point fort pour les usagers 	1, 4	1, 4

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			<ul style="list-style-type: none"> On est capable de réunir des investissements pharaoniques pour développer de nouvelles lignes alors que les lignes existantes manquent cruellement d'entretien Maintien de la ligne SNCF reliant Poissy à Saint-Lazare (on entend ici et là qu'elle serait fermée) Constat que la station Poissy Grande Ceinture est sans connexion avec la station RER/SNCF 		
SG 31	11/07/14	Mme Annick Usai	<ul style="list-style-type: none"> Projet déraisonnable et trop onéreux La forêt ne mérite pas ce traitement trop douloureux Un service de bus électrique aurait été plus simple 	I, D	
SG 32	11/07/14	Mme Anne Gommier	<ul style="list-style-type: none"> Oui à la deuxième phase pour ensuite se relier à Cergy et plus rapidement à la Défense Peut on supprimer la "virgule" coûteuse à l'excès , dévastatrice et inutile - une navette entre Bel-Air, Grande Ceinture et Château suffirait Donner la priorité à la phase 2 (tout de suite) 	I	
SG 33	11/07/14	illisible	<p>Le projet phase 2 est prioritaire et aurait du être effectué au lieu de Noisy-le-Roi Cette liaison rendra obsolète le projet de "virgule" en forêt de Saint-Germain qu'il faut annuler :</p> <ul style="list-style-type: none"> Service moins bon que la desserte de bus actuelle Destruction d'une partie de la forêt Gêne pour la circulation automobile Gaspillage d'argent public 	I, D	
SG 34	11/07/14 (courrier)	M. P. Jomier, Président de l'Ass. Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	<p>Note de 5 pages Présentation de l'association Constat : saturation de l'axe RN 184, inachèvement de la francilienne et absence de liaisons ferroviaires pratiques , avec des conséquences néfastes en matière de développement durable Le projet de tangentielle ouest, phase 2 contribue au maillage du réseau routier, aux conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connexions aux radiales existantes faciles et d'une fréquence suffisante Gares en liaison avec le réseau de bus, parkings à vélos et pistes cyclables, zones d dépose minute, accès des vélos dans les rames le calendrier de la phase 2 doit être respecté, le bouclage de l'A 104, et l'aménagement de la RN 184 en boulevard urbain dans ses parties urbaines réalisés <p>Avis favorable, avec la recommandation que soient pris en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le coût de la phase 2 est évalué à 103 M€ contre 120 M€ précédemment ; le 	1, 4, D	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 35	12/07/14	M. Pierre Jomier, Vice-Président de l'Ass. les Amis d la Forêt de Saint- Germain et de Marly	<p>dossier n'est pas explicite sur cette réduction ; la somme de 1 M€ pour l'acquisition de surfaces en compensation des défrichements est-elle dans le budget</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il n'y a pas d'avant projet de ce que pourrait être l'impact sur la forêt l'emprise future de la station Chêne Feuillu • Station Achères-ville : préférer la solution A1 : les 20 M€ économisés actuellement permettraient à terme de financer le pont rail pour 1 liaison vers Cergy • Compensations : demande avec insistance que les compensations forestières puissent être réalisées à partir de surfaces attenantes aux massifs des forêts de Saint-Germain et de Marly • Le dossier ne comporte pas d'éléments précis relatifs à l'engagement du STIF à maintenir des réseaux de bus efficaces • Variantes : le tracé intra-urbain à Poissy, qui n'est soutenu par aucune étude de trafic, rallongera la durée du trajet ; le tracé s'achevant à Achères Grand Cormier ne permettra pas la liaison vers Cergy et ne permettra aucune extension vers le nord 		
SG 36	15/07/14	Mme Colette Poignant-Verret	<p>Contribution à titre personnel</p> <p>Les Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly constatent un "grignotage" progressif de la forêt par divers projets</p> <p>Le massif forestier est fragilisé par la pollution routière et par les épisodes climatiques liés au réchauffement</p> <p>La compensation d'une surface forestière située près de la métropole par une surface forestière située parfois aux fins fonds de l'Ile-de-France n'est pas satisfaisante</p> <p>La persistance du trafic anormalement dense sur la N 184 et dense sur les RD 90, 308 et 98 cause de nombreuses nuisances aux riverains</p> <p>Le projet de tangentielle ouest apporte une réponse au besoins de maillage à condition que les connexions aux radiales existantes soient faciles et d'une fréquence suffisante et que les gares offrent toutes facilités aux usagers ; le délai de réalisation de la phase 2 doit être respecté et le bouclage de l'A 104 effectué</p> <p>Avis : globalement favorable sous réserve que les compensations forestièresdc soient réalisées en continuité du massif forestier des forêts domaniales de Saint-Germain et Marly</p> <p>Relier le RER a à la Grande Ceinture est en principe une bonne idée</p> <p>Remarques ou questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le cout n'est il pas disproportionné par rapport au nombre de voyageurs concernés ? 	D	1, 3, 4

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 37	15/07/14	M. Gérard Rivière	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les atteintes à l'environnement, à la forêt, aux terres agricoles ? • Serait il possible de faire comme à Lyon ou Nantes de grands parkings gratuits et un titre de transport valable dans la continuité ? • Y aura-t-il un surcoût de zone ? • L'impact sur la circulation des voitures en ville est à prendre en considération au abords de la partie tramway (ralentissement donc pollution) <p>L'option première vers Achères ville RER A doit être adoptée dans les meilleurs délais ; la retarder serait une erreur</p>	1	
SG 38	11/07/14 (courrier)	M. Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye	<p>Lettre à la présidente de la commission d'enquête avec copie au Président de la Région Ile-de-France, au Président du Conseil Général des Yvelines et aux maires d'Achères et de Poissy : argumentaire en faveur du projet actuel, opposition au tracé urbain vers Poissy RER :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la tangentielle est un enjeu crucial pour les entreprises implantées à Saint-Germain, et pour le projet d'aménagement de la lisière Pereire • la réalisation complète de la tangentielle dans les délais prévus est primordiale pour l'avenir économique de la ville et l'ensemble des bassins de vie traversés • une attention particulière doit être apportée sur la protection du patrimoine forestier et la traversée du golf • favorable à la station de Chêne Feuillu et au principe d'interconnexion EOLE - LNPN - TGO, mais il faudra porter attention à la préservation du patrimoine forestier ainsi qu'à la circulation et au stationnement • la variante du type tracé urbain vers Poissy RER remettrait en cause la concertation antérieure, et engendrerait un retard considérable pour les deux phases, préjudiciable au maintien et à la création d'emplois • cette variante serait en contradiction avec l'objectif d'une ligne de desserte rapide ayant vocation à être prolongée vers Cergy • - le calendrier de mise en service dès 2019 de la phase 2, avec un décalage d'une année sur la phase 1, est un enjeu d'aménagement yvelinois tout à fait crucial 	1, 4, 7, D	
SG 39	15/07/14 (courrier)	M. Michel Grondin	<p>Favorable au projet avec les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etude d'impact à produire sur les conséquences des encombrements, flux induits et transits parasites par le projet • Proximité de la forêt domaniale : étude conjointe l'ONF et la ville • La diminution de 5,8 ha de l'espace forestier est insupportable ; réduire les surfaces nécessaires ou faire des acquisitions en continuité avec le massif • La correspondance Saint-Germain GC / RER A devrait faire l'objet d'une justification économique 	1, 7, D	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 40	16/07/14 (courrier)	M. Jean-Claude Roude, pour le Comité PROFILE	<p>Le comité PROFILE (Pour un Réseau routier Ouest Francilien Intégré dans L'Environnement) regroupe 11 associations</p> <p>Il souhaite vivement un bouclage rapide de la Francilienne dans l'ouest mais sensible à tout ce qui peut améliorer les transports en commun</p> <p>Avis sur la TGO 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorable au prolongement vers Achères • Le prolongement jusqu'à Cergy et la connexion avec la liaison Paris/Mantes-la-Jolie présentent un intérêt fondamental et doivent être précisés dans la DUP • La zone d'Achères et d'Achères Grand Cormier constitue un nœud complexe ; le site existant du Grand Cormier doit être exploité : le dossier ne permet pas se s'assurer que la solution proposée est la meilleure • La surface de la forêt doit être préservée par des acquisitions compensatoires en continuité avec le massif 	1, D
SG 41	11/07/14 (courrier)	M. Claude d'Ornano, pour ARDIES Val-d'Oise	<p>Avis positif sur les deux phases de la Tangentielle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mais ce sont les étapes nécessaires d'un projet destiné à relier à terme les pôles de Cergy et de St Quentin/Versailles ; cet objectif majeur validé par le STIF en 2012 et inscrit au SCRIF est escamoté dans le dossier d'enquête • Il ne s'agit plus d'un TGO conforme aux ambitions du projet de CDT Confluence, mais une liaison locale de raccordement entre des radiales ferroviaires • la ponction forestière devra être compensée en continuité du massif 	1, D
SG 42	19/07/14 (courrier)	M. Georges Darbois	<p>Le changement d'orientation du Conseil général conduira à revoir ou même annuler le projet de "virgule" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Report modal de la voiture vers le tram-train minimale ne justifiant pas l'investissement important • Les bus urbains devraient être maintenus pour desservir les points éloignés de la ville • La virgule n'augmenterait pas sensiblement la fréquentation du RER A • La tangentielle ne peut être efficace qu'avec un nombre de stations limité alors que les transports urbains ne sont attractifs que si les arrêts ont suffisamment proches : contradiction <p>Risques aux traversées des RN 184, RD 190, 284, 157 (phase 1) et, dans la phase 2 de routes ou rues aux caractéristiques analogues à celles de routes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 2012 en France métropolitaine il s'est produit 1207 collisions de tramways avec des tiers • Les traversées de route sans risque de collision sont les ponts et les passages souterrains 	1, 6

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 43	19/07/14	M. Dominique Bessy	Attend le plus tôt possible une liaison Versailles Chantier - Cergy via Poissy RER	1	
SG 44	19/07/14 (courrier)	Mme Monika Giengesy	<ul style="list-style-type: none"> • Inutilité de la ligne Saint Germain Grande Ceinture - Noisy-le-Roi • Pour les riverains bruit des trains, extrême nuisance du train laveur le jour comme la nuit • Le projet coûtera extrêmement cher financièrement et également du point de vue de l'impact de l'environnement et de la qualité de la vie des riverains • Il faut prolonger la ligne du RER A jusqu'à St Germain GC et Poissy GC • La fréquence et l'amplitude des horaires n'est pas justifiée 	1, 3, 5	
SG 45	16/07/14 (courrier)	M. Karl Olive Maire de Poissy	Voir P29 ci-dessus		
SG 46	21/07/14 (courrier)	M. Arnaud Bazin Président du conseil général du Val-d'Oise	<p>Lettre accompagnée d'une délibération du Conseil général à la Présidente de la commission d'enquête ; copies à :</p> <ul style="list-style-type: none"> M. le Président de la Région Ile-de-France Mme la Directrice générale du STIF M. Le Président du Conseil général des Yvelines M. le Président de l'association Confluence Seine Oise M. le Président directeur général de la SNCF M. le Président directeur général de RFF <p>Le Conseil général :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emet un avis favorable • Demande que la mise en service de la phase 2 se réalise conformément au planning soit fin 2019 • Demande que soient engagées les études du prolongement vers Cergy-Pontoise en vue d'une mise en service à l'horizon 2025 • Demande une étude complémentaire sur la possibilité d'une liaison directe entre Saint-Germain RER A et Cergy-Pontoise sans rupture de charge • Approuve la mise en œuvre de cette seconde phase 	1	
SG 47	21/07/14 (courrier)	M. André-Louis Vallière	<p>Voir aussi SG17 ci-dessus</p> <p>Lettre à la Présidente de la commission d'enquête avec copie à M. le Préfet des Yvelines, M. le Président du Conseil général, la DRIAAF et le CRPF</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet impacte la zone de protection de 500 m autour du château de Valmoré inscrit à l'inventaire des monuments historiques • L'avis du CRPF est obligatoire compte tenu de la suppression d'espaces forestiers et de la présence d'une ZNIEFF2 • L'absence d'avis des personnes publiques associées requises est un vice substantiel 	U	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

		<ul style="list-style-type: none"> • affectant l'enquête publique et ouvrant la porte à des contentieux • La commune a déclaré avoir supprimé de nombreux espaces boisés classés ; cette suppression aurait du faire l'objet d'une enquête publique • Le Centre Régional de la Propriété Forestière aurait du être sollicité • Le projet de tangentielle ouest pourrait être mis en compatibilité avec un document d'urbanisme vicé • Ne serait-il pas prudent que l'enquête publique soit suspendue ? 		
SG 48	11/07/14 (courrier)	M. Jean-Paul Rissen pour ARDIES Yvelines	<p>1</p> <p>Lettre de l'Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la sécurité :</p> <p>L'ARDIES Yvelines se félicite de l'avancement du projet étape importante dans la réalisation de la liaison entre Cergy Pontoise et Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines Il y a un risque important que le tronçon St-Germain Achères soit sous utilisé durant de nombreuses années, pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La gare de Poissy GC est excentrée • La création de la gare d'Achères Chêne Feuillu est dépendante de la LNPN • Achères ville est bien desservi par le RER A et un important réseau de bus • L'ARDIES demande : • Que le projet prévoie dès l'origine les dispositions nécessaires à la correspondance avec la branche Poissy du RER A • Que le planning de réalisation de la TGO2 et celui du prolongement vers Cergy soient analysés de façon globale pour éviter que le tronçon St-Germain Achères ne soit sous-utilisé 	
SG 49	9/07/14 (courrier)	M. Thierry Delaux pour l'ass. MDB	<p>4</p> <p>Lettre de l'Association Mieux se Déplacer à Bicyclette</p> <p>Voir ci-dessus observation A13 dans le registre d'Asnières</p>	
SG 50	22/07/14	M. Lidsky (?)	<p>1, D</p> <p>Ne s'exprimera pas sur l'intérêt d'une liaison en transports en commun améliorée vers Cergy, qui paraît validée par la plupart des avis exprimés.</p> <p>En revanche, le contenu du projet appelle plusieurs questions, et, à ce stade, un avis défavorable :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Le projet tel que conçu est destructeur pour la forêt de St Germain, déjà atteinte en de multiples endroits (lisière Pereire, piscine, camp des Loges ...) A cet égard, la "virgule" serait du vandalisme tel qu'on pensait ne plus en voir après les ravages des années 70. 2) Les "compensations" doivent donc être précisées (le retard est incompréhensible) et prévues dans la forêt. 3) Les protections au titre des sites et des MH (Valmoré ...) doivent être prises en compte. Nous appelons Mme EUSTACHE, présidente, à prendre en 	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 51	22/07/14 (courrier)	Mme Véronique Grandjean	<p>compte le précédent de l'enquête sur l'ancienne Banque de France (M. Georges Brunier, commissaire-enquêteur) qui ignoré l'existence du "secteur sauvegardé" et de l'institut St Thomas (ISMH). Cette enquête sera certainement invalidée au contentieux, que de temps (et d'argent) perdu ...</p> <p>4) Comme cela a été fait à Paris, qui n'a pas repris la PC, mais utilisé des voies du Bd des Maréchaux, devrait être privilégiée l'utilisation de voies de la N184, afin de concentrer les nuisances et préserver l'environnement.!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorable au projet • Inquiète par rapport à l'afflux de véhicules que cela va entraîner à certaines gares dont les parkings sont déjà saturés • De nombreux usagers de communes pauvrement desservies par les transports en commun (trop peu de bus et de trains, parkings sous dimensionnés • Il faut rendre les parkings plus grands, mais payants serait catastrophique car les salaires n'augmentent pas aussi vite que le coût de la vie. 	4	
SG 52	23/07/14 (courrier)	M. Jean-Paul Huchon, Pt de la Région Ile-de-France et M. Pierre Bédier, PT du Conseil gl des Yvelines	<p>Lettre à la présidente de la commission d'enquête, avec copie à M. le Préfet des Yvelines et à M. Leblanc de la DRIEA :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'interconnexion entre la TGO et EOLE est essentielle ; dans le dossier d'enquête publique cette interconnexion est prévue à la future station Chêne Feuillu, dont la réalisation est subordonnée à celle de la future LNPN • La solution alternative qui consisterait à débrancher la TGO de la Grande Ceinture pour rallier la gare de Poissy RER permettrait d'assurer cette correspondance dès la mise en service de la TGO • Des études complémentaires seront rapidement lancées afin d'étudier la faisabilité de cette modification • Si cette variante serait privilégiée les maîtres d'ouvrage modifieront le dossier d'enquête demanderont une enquête complémentaire • Nous vous demandons d'étudier la possibilité d'émettre un avis favorable à la solution présentée dans le dossier, assorti d'une réserve qui demanderait de études complémentaires relatives à la réalisation de la variante Poissy RER • Ces études complémentaires ne remettent en aucun cas en question ni le programme ni le calendrier de a phase I 	1	
SG 53	26/07/14	M. Jean-Louis Delaporte	<ul style="list-style-type: none"> • favorable au projet avec les critiques positives figurant dans les registres • le maillage est un facteur d'utilisation • il pourra soulager la RN184 en attendant le bouclage de l'A104 • la tangentielle une fois ouverte sera utilisée par les usagers de voitures 	1	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 54	22/07/14	Bureau de l'Ass. EPESG	<p>Note de 6 pages de l'Association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région (EPESG)</p> <p>Constats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le déficit abyssal du tronçon en service est inacceptable • La découpe en 2 morceaux d'un même projet ne remet-elle pas en cause la DUP publiée le 3 février 2014 ? • l'association soutient donc le projet de TGO mais déplore la lenteur pour réaliser ce projet <p>Réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le choix du tram train empêche la circulation d'autres trains et notamment du fret • objectif : il y a confusion entre tangentielle et desserte locale • la ligne aurait du aller à Versailles chantiers • la pertinence du débranchement entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER n'est pas démontrée <p>Avis détaillé et questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le choix du tram train ne permettra pas facilement la circulation d'autres trains sur la ligne: est-il raisonnable de restreindre ainsi l'utilisation des voies ferrées de la grande ceinture ? • le tram train est moins rapide qu'un train ; il nécessite de casser les quais faits en 2004 ; il contient moins de voyageurs, est moins confortable • la suppression des gares est un problème pour la sécurité des personnes • objectifs de la ligne : le STIF et la SNCF penchent plus vers une desserte locale que vers une utilisation de la ligne pour relier rapidement les villes et les divers bassins d'emplois : les voyageurs attendent de pouvoir aller rapidement à Cergy via Achères, mais aussi Versailles-chantiers, ou Saint-Quentin-en-Yvelines • Quelle est l'importance du débranchement Saint-Germain GC à Saint-Germain RER ? les études sont insuffisantes dans le dossier d'enquête : il faudrait privilégier la réalisation de la phase 2 et ensuite il sera temps de faire des études réelles pour voir ceux qui seraient intéressés par ce "barreau" • les emprises sur la forêt sont en lisière de celle-ci et sont donc plus néfastes • nous voulons absolument que les terrains devant remplacer ceux pris sur la forêt soient en continuité du massif forestier • les études environnementales concernant la future gare Chêne Feuillu ne sont pas précises 	1, 5, 6, 7 D
----------	----------	---------------------------	--	-----------------

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 55	24/07/14	Mme Monique Dumont Conseillère municipale	<p>Conclusions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les populations attendent la liaison Versailles cergy, là est l'urgence • contre les dérives du projet qui se transforme peu à peu en projet local • le barreau (Saint-Germain GC Saint-Germain RER a un coût exorbitant <p>L'association :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soutient le projet • souhaite la prolongation jusqu'à Achères le plus vite possible • ne pas retarder encore le projet par de nouvelles études sur de nouveaux tracés à Poissy • demande le maintien de la continuité de la ligne pour tous trafics • demande l'abandon de la "virgule" • demande de mettre tous les financements disponible sur 1 phase 1 (sans barreau) et la phase 2 • déplore la lenteur pour réaliser le projet (la première DUP est de 1993) <p>La note de Mme Dumont reprend l'argumentaire développé par l'Association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région (EPESG) développé ci-dessus (n°SG 54)</p> <p>Ses conclusions sont les suivantes (citation littérale):</p> <p>Oui à la phase 2 à faire dès que possible en utilisant les financements disponibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • oui à la prolongation de la ligne Grande Ceinture ouest appelée TGO tangentielle ouest, le plus directement possible • oui à la prolongation jusqu'à Achères le plus vite possible • ne pas encore retarder le projet par de nouvelles études sur de nouveaux tracés à Poissy • oui au maintien de la compatibilité de la ligne pour tous trafics • non au "barreau" de St germain GC à St Germain RER A • mette tous les financements disponibles sur la phase 1 (sans le barreau inutile) et la phase 2 • nous déplorons la lenteur pour réaliser le projet • la première DUP est de 1993...21 ans déjà ! 	1, 5, 6, 7	
SG 56	25/07/14	M. Bernard Grosset	<p>Habite depuis 44 ans à proximité de la gare Poissy Grande Ceinture ; il est opposé au projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • incomplet : l'objectif était une liaison rapide entre Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines via Versailles • ne tient pas compte d'une correspondance avec la ligne J vers Paris-Saint-Lazare • n'offre aucune garantie du respect du cadre de vie des riverains de Poissy 	1, 2, 3, 4 U	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 57	26/07/14	M. Carmelo Picciotto	<ul style="list-style-type: none"> • laisse planer des doutes sur la sincérité et le respect des conclusions de l'étude Argumentaire : • desserte : la limitation à Achères Ville est une aberration ; la correspondance avec la ligne J à Achères Chêne Feuillu doit être effective dès l'ouverture au plus près du quartier saint-Exupéry • bruit et vibration causés par les circulations : le projet ne mentionne que de vagues mesures de bruit et envisage seulement d'éventuelles dispositions pour leur réduction après la mise en service • future station Poissy Grande Ceinture : pas de mesure concrète pour adapter la desserte des bus ; difficultés de stationnement ; accès pour les personnes à mobilité réduite ; entretien des abords • mise conformité du PLU : notions floues sans précisions sur les travaux ou constructions à venir qui pourraient dénaturer le paysage • base travaux perturbant une zone pavillonnaire • bruits et vibrations du chantier • peu d'obligation des entreprises vis-à-vis des riverains • dépréciation de la valeur des habitations en bordure de ligne • pas de stationnement au voisinage de Poissy Grande Ceinture <p>Conclusion</p> <ul style="list-style-type: none"> • nous sommes loin d'un projet de Cergy à Saint-Quentin-en-Yveline • comment est-il possible d'accorder un quelconque crédit à une étude qui même si elle conclut à un rjet du projet, l'autorité organisatrice passera outre cet avis comme l'a décidé le Conseil général des Yvelines pour le pont d'Achères ? 	10	
			<ul style="list-style-type: none"> • dossier niveau entrée en gème : il faut que ce soit un dilettante qui en publie la schème (?) • joint un de ses projets personnels de résolution du cas LNPN (commentaire : utilisation de l'A13 ?) • le bilan du tram train à la française est globalement négatif • dossier touffu et incomplet, de lecture indigeste ; parmi les oublis : TEN, électrification de Gisors-Serqueux • ce n'est plus de l'amateurisme mais de l'impéritie 		

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

SG 58	25/07/14 (courrier)	M. Bertrand Theys	Avis concernant la future gare Chêne Feuillu : cette gare ne peut s'intégrer dans son environnement ; elle se trouverait enclavée dans la forêt domaniale, sans possibilité de créer des accès routiers et des zones de stationnement. Les zones urbanisées les plus proches ne sont pas capables d'absorber le trafic et le stationnement qu'induirait la proximité immédiate d'une gare telle que celle du Chêne Feuillu.	3	
SG 59	25/07/14 (courrier)	M. Jean-François Bel, Maire de Montesson	La proposition de la variante pour une connexion desservant Poissy RER paraît particulièrement pertinente pour les habitants de la boucle de Montesson. Cela permettrait de garantir dans des conditions optimales le rabattement des flux de déplacement nord/sud de la TGO sur le réseau ferré ouest/est de la vallée de la Seine tout en répondant aux demandes de déplacement dans les Yvelines en constante augmentation.	1	
SG 60	25/07/14 (courrier)	M. Gérard Bachelier, Président de la CCI Versailles - Yvelines	<ul style="list-style-type: none"> • a regretté lors de l'enquête publique de la phase 1 le phasage privilégiant le prolongement vers Saint-Germain-en-Laye RER A au détriment d'un prolongement vers Poissy et Achère • il est indispensable que la Tangentielle puisse être prolongée au sud au-delà de Saint-Cyr le plus rapidement possible vers les pôles d'emplois que constituent Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines • il semble nécessaire qu'une réflexion soit menée dès aujourd'hui sur le prolongement vers l'agglomération de Cergy-Pontoise • apporte un soutien total au projet consistant à créer deux stations supplémentaires sur la ville de Poissy 	1	
SG 61	non daté (courrier)	M. Daniel Level, Maire de Fourqueux, Conseiller général	<p>Lettre à la présidente de la commission d'enquête, avec copie au résident du STIF, au Président du Conseil général, et aux maires d'Achères, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réouverture de la Tangentielle Ouest est très attendue par la population de Fourqueux • infrastructure indispensable au renforcement de l'accessibilité du territoire de la Confluence • le département des Yvelines a émis un avis favorable sur le tracé ferroviaire retenu pour l'enquête publique, tout en demandant que l'interconnexion entre TGO et EOLE en gare d'Achères Chêne Feuillu soit réalisée dès la mise en service de la TGO ; or le projet retenu ne prévoit que des mesures conservatoires, en renvoyant sa réalisation à l'horizon de la LNP • dans ces conditions le tracé urbain à travers Poissy constitue la meilleure réponse 	1, 7	

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

			aux enjeux et attentes des territoires : il permet la connexion EOLE/TGO à court termeet l'accompagnement des mutations urbaines ; malgré une insertion plus délicate te un coût légèrement plus élevécette option évite la création coûteuse de la gare d'Achères Chêne Feuillu, une meilleure intermodalité, un moindre impact environnemental, un temps de parcours raisonnable et surtout la desserte d'une zone de 30 000 habitants et de 12 000 emplois		
SG 62	24/07/14 (courrier)	M. Lefevre, Président de la CA de Cergy- Pontoise	<ul style="list-style-type: none"> • recommande de reconsidérer la solution présentée en enquête publique et de recommander la relance d'études fines permettant la réalisation d'un tracé urbain optimisé. 	1	
SG 63	26/07/14	M. Gérard Moulin secrétaire du CADEB	<p>Avis en pièce jointe du conseil de la communauté :</p> <ul style="list-style-type: none"> • avis favorable • demande que la mise en œuvre constitue une priorité absolue • demande que les éventuels retard de réalisation de la phase 1 ne portent pas préjudice au calendrier de la phase 2 • demande que des études approfondis soient engagées pour garantir la correspondance entre RER et TGO en gare d'Achères ville • demande que le financement soit assuré par le CPRD Région-Yvelines en vigueur • demande que soit réétudiée l'opportunité de la virgule • demande que le financement des études de prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise soit inscrit au prochain CPER et qu'elles prennent en compte le tracé passant par l'Hautill 	10	
SG 64	25/07/14	M. G. Fournier Maire de Chatou, Vice Président du Conseil Général	<p>Note du collectif d'associations pour la défense de l'environnement dans la boucle de Montesson (CADEB)</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'avis porte sur le projet tel qu'il est présenté à l'enquête • la variante n'est pas prise en considération • avis favorable sur la liaison St-Germain GC - St-Germain RER • avis favorable (?) sur le tracé <p>Demande de prendre en considération la variante desservant Poissy RER</p>	1	
COURRIERS RECUS PAR LA COMMISSION D'ENQUETE					
Description dans les registres des différentes communes					

TANGENTIELLE OUEST DEUXIEME PHASE – ENQUETE PUBLIQUE

LES THEMES :

Enquête DUP

1. Le tracé : phase 1, phase 2, tracé urbain du CG, ultérieur. Le golf , Chêne feuillu
2. Les travaux : calendrier, chantier (mesures...)
3. Les impacts : visuel, environnemental, sonore, vibrations, maintenance
4. L'accessibilité : circulation, gares, stationnement (vl, 2 roues), PMR
5. L'offre de service : choix du matériel roulant, tarification, intermodalité, fret
6. Sécurité, sureté : stations, rames, passages à niveau
7. Analyse socio économique et utilité économique du projet
8. Les différentes procédures : DUP, mise en compatibilité, défrichement, parcellaire, loi sur l'eau, phase 1
9. Divers
10. Non exploitable : hors champ de l'enquête

Enquête mise en compatibilité documents d'urbanisme : U

Enquête défrichement : D

ANNEXE 11 : Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage

Tangentielle Ouest

Phase 2 : Saint-Germain-en-Laye > Achères

Tangentielle Ouest Phase 2

Saint-Germain GC – Achères-Ville RER A

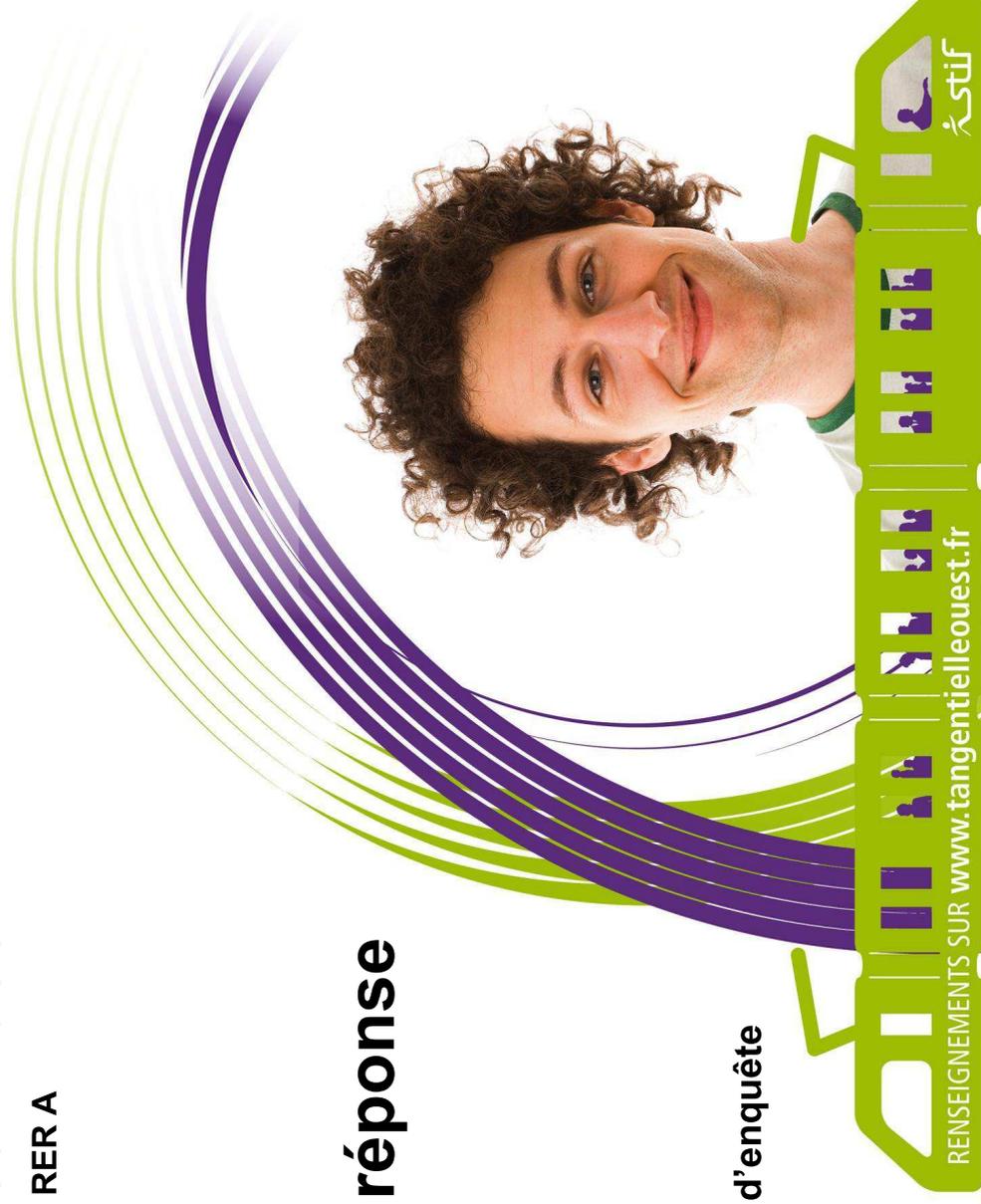
Enquête d'utilité publique

Du 16 juin au 26 juillet 2014

Observations en réponse au procès verbal de fin d'enquête

à l'attention de la commission d'enquête

16 Septembre 2014



SOMMAIRE GENERAL DE LA REPONSE

SOMMAIRE

Thème 1 : Le tracé	6
Thème 2 : Les travaux : calendrier, chantier	11
Thème 3 : Les impacts	13
Thème 4 : L'accessibilité	17
Thème 5 : L'offre de service	21
Thème 6 : Sécurité, sureté	25
Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet	28
Thème 8 : Les différentes procédures	31
Thème 9 : Divers	33
Thème 10 : Non exploitable	34
Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	35
Enquête défrichement	36
Annexe 1: Précisions sur le modèle de trafic utilisé pour les prévisions du projet TGO	39

Observations en réponse au Procès Verbal de fin d'enquête

Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de St-Germain-En-Laye, Poissy et Achères et le défrichement s'est achevée le 26 juillet 2014, après une prolongation de 11 jours de sa durée initiale, sollicitée auprès Monsieur le Préfet des Yvelines en date du 27 juin 2014, suite à la réception du courrier de Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines demandant de réétudier une solution alternative au tracé ferroviaire pour privilégier un tracé urbain sur Poissy. Un arrêté portant prolongation d'enquête a été pris le 30 juin 2014 par Monsieur le Préfet des Yvelines ;

La commission d'enquête a réceptionné les registres d'enquête le 28 juillet 2014.

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public dans les mairies d'Achères, de Poissy et au centre administratif de Saint-Germain-en-Laye, aux jours et horaires habituels, assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. Des courriers pouvaient également y être adressés. Le centre administratif de Saint-Germain en Laye était désigné comme siège de l'enquête.

La commission a reçu le public lors de 4 permanences sur chacune des 3 communes, soit 12 au total. Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 (et celui du 30 juin 2014 pour 3 nouvelles) :

- Au centre administratif de Saint-Germain-en-Laye :
 - jeudi 26 juin 2014 de 14h à 17h
 - samedi 5 juillet 2014 de 9h à 12h
 - mardi 15 juillet 2014 de 9h à 12h
 - samedi 19 juillet 2014, de 9h à 12h
- mairie de Poissy :
 - samedi 28 juin 2014 de 9h à 12h
 - mercredi 9 juillet 2014 de 9h à 12h
 - mardi 15 juillet 2014 de 14h45 à 17h45
 - samedi 26 juillet 2014, de 9h à 12h
- mairie d'Achères :
 - lundi 23 juin 2014 de 9h à 12h
 - mardi 1^{er} juillet 2014 de 14h45 à 17h45
 - samedi 12 juillet 2014 de 9h15 à 12h15
 - vendredi 25 juillet 2014, de 14h à 17h

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

121 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 10 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure. Les courriers adressés à la présidente de la commission à Saint-Germain-en-Laye, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres de cette ville, ce qui explique que ceux-ci recueillent la moitié du total des observations.

19 proviennent d'associations, 7 de maires, 2 de présidents de Conseil général.

Parmi ces observations, 31 se déclarent opposées au projet, 20 à la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule") ; en revanche 37 émettent des avis favorables, ou simplement positifs.

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 10 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 et de défrichement :

Thème 1 : Le tracé.

Thème 2 : les travaux

Thème 3 : Les impacts

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 8 : Les différentes procédures

Thème 9 : Divers

Thème 10 : non exploitable

Thème U : Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Thème D : Enquête défrichement

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques. Pour éviter que certaines requêtes ne soient pas traitées, une réponse systématique succincte est fortement recommandée à la co-maîtrise d'ouvrage, dans le document présentant le dépouillement complet des registres.

Remarque : les questions posées par le public trouvent souvent une 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.

Nous vous remercions de nous donner votre avis technique détaillé sur ces différents thèmes.

THEME 1 : LE TRACE

Les observations formulées par le public et les élus portent logiquement sur le tracé de la tangentielle, dont une partie est imposée par la présence de l'ancienne Grande Ceinture, et sur les modifications qui pourraient potentiellement être localement apportées à ce tracé.

Les principaux points concernés sont les suivants :

- *Tracé phase 1*

La desserte de St Germain RER

La liaison en mode tram entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER, souvent désignée par l'expression "virgule", a fait l'objet de très nombreux commentaires, le plus souvent négatifs et formulés par des opposants à cette liaison, dans les registres de Saint-Germain-en-Laye (une vingtaine d'observations).

Cette partie du tracé appartient à la phase 1 du projet, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, et ne fait donc pas partie de l'objet de l'enquête.

Toutefois, compte tenu des modifications de tracé envisagées par ailleurs, de nature à modifier substantiellement le calendrier et le budget, la commission d'enquête se doit de prendre en considération ces interventions.

Question : la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER est-elle confirmée et à quelle échéance ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

La liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER fait partie intégrante du projet TGO phase 1, reconnu d'utilité publique par un arrêté préfectoral portant Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en date du 3 février 2014. C'est donc bien l'intégralité du tracé comprenant cette composante dont l'intérêt général et l'utilité publique ont été reconnus.

L'arrêté préfectoral portant DUP est un acte à portée réglementaire. Comme tous ces actes, il ne peut être attaqué que dans le cadre des délais contentieux ouverts par le code de justice administrative. Dans ce cadre, seul le juge administratif peut revenir sur la reconnaissance de l'utilité publique de la phase 1.

L'arrêté de DUP de TGO phase 1 a fait l'objet d'un recours gracieux déposé en préfecture des Yvelines le 31/03/2014 par l'association « Val de l'Étang – Qualité de vie ». Des éléments de réponse ont été apportés par courrier le 27/05/2014. L'association n'a pas donné suite dans le délai imparti (le délai de recours contentieux s'est achevé le 31/07/2014). Le Tribunal Administratif de Versailles a par ailleurs confirmé qu'aucun autre recours n'a été déposé dans les délais impartis. A ce jour, **la DUP du projet TGO phase 1 n'est donc plus attaqué**.

Il est également nécessaire de rappeler que ce projet est inscrit dans les principaux documents de planification du territoire (Nouveau SDRIF 2013, CPER, CPRD et Protocole d'accord Etat-Région).

La réalisation de cette antenne est de ce fait confirmée par les maîtres d'ouvrage avec une mise en service prévue fin 2018.

- *Le tracé présenté en phase 2 et soumis à enquête*

La station Chêne Feuillu

21 observations concernent la future station Chêne Feuillu : elles sont de plusieurs natures :

- remise en cause de son utilité, compte tenu de la présence de gares existantes, et des incertitudes sur la réalisation de la LNPN ;
- critique de la solution retenue parmi plusieurs variantes pour son emplacement et son impact environnemental ;
- nuisances pour le habitants des quartiers voisins : fréquentation, bruit, stationnement gênant, suppression d'aires de jeu pour les enfants...
- La DRIEA évoque un calendrier lié au RER E et à la réalisation d'une 4^e voie, et non à celle de la LNPN

Réponse globale des maîtres d'ouvrage

L'enjeu de la gare d'Achères Chêne Feuillu consiste en la création au lieu dit du Chêne Feuillu d'une correspondance entre la TGO et le réseau ferroviaire du groupe V (réseau Saint Lazare, trains Paris/Mantes la Jolie). Il s'agit d'y développer à terme un pôle d'échanges multimodal, qui pourra éventuellement être équipé d'un parking relais.

L'aménagement de ce nœud d'échanges n'est aujourd'hui pas possible du fait des contraintes d'exploitation des trains du groupe V. Cet aménagement pourrait néanmoins être étudié à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN, horizon > 2025). A ce moment-là, le report des lignes ferroviaires Normandes (TER et Intercités) sur une infrastructure nouvelle dédiée, permettra de libérer des capacités sur le réseau du groupe V et ainsi d'autoriser l'étude de la correspondance de la TGO avec les trains, et notamment le RER E (EOLE) à Achères Chêne Feuillu, dans des conditions d'exploitation et de performance acceptables.

Le projet TGO phase 2 prévoit uniquement les mesures conservatoires (mesures et travaux anticipés pour préserver et faciliter la mise en œuvre ultérieure d'un projet d'infrastructure présentant une interface directe avec la TGO). Si l'interconnexion TGO/Groupe V à l'horizon de LNPN venait se confirmer ultérieurement, une étude plus fine dans le cadre d'un projet ad hoc devrait préciser les modalités de réalisation, l'impact sur la circulation et les aménagements à prévoir (dont le parking relais), le coût et le financement. L'aménagement de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Achères Chêne Feuillu correspond donc à une opération indépendante de la TGO, dont les études sont encore sommaires à ce jour.

Des explications détaillées sur la connexion d'Achères Chêne Feuillu se trouvent par ailleurs en chapitre 2 de la Pièce G du dossier d'enquête publique.

Questions :

1. **Quelles seraient les conséquences de la non-réalisation des mesures conservatoires concernant la station Chêne Feuillu ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les mesures conservatoires intégrées au projet de TGO phase 2 sont limitées à l'insertion de la structure du futur quai central de la station TGO à Achères Chêne Feuillu (hors aménagements et équipements). Le maître d'ouvrage précise qu'en anticipant ces travaux dès la phase 2 de TGO, les impacts sur l'exploitation future de la TGO (interruptions des circulations) seront d'autant moins importants et moins longs. Ces travaux représentent un

coût très limité estimé au stade du Schéma de Principe à 0,5 M€ H.T. (CE 01-2013). Par ailleurs, en concevant dès à présent l'infrastructure de la TGO pour permettre l'aménagement d'une station à quai central, l'impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye est limité à 0,5ha pour la station.

La non réalisation de ces mesures conservatoires aurait pour conséquence à l'horizon de concrétisation de la station Achères Chêne Feuillu de **générer des impacts plus conséquents sur l'exploitation de la TGO pendant les travaux**, ainsi qu'un **surcoût pour la réalisation des travaux de la station**. Ce surcoût s'explique notamment par les besoins d'interruption des circulations de la TGO pour l'organisation des plages travaux (impact sur les coûts d'exploitation), et le programme même des travaux qui sera plus conséquent compte tenu d'une configuration de la station à quais latéraux de 4x42m de dimensions (le quai central de 6x42m de dimensions n'étant plus possible étant donné qu'il aurait fallu prévoir en amont l'écartement suffisant des voies). Cette configuration de la station aura aussi pour conséquence de **générer un impact plus conséquent sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye (à minima +0,13ha)**.

2. Existe-t-il une alternative pour l'emplacement de la station (faisceau ferré du triangle des Ambassadeur ou autre)?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme rappelé ci-avant, l'enjeu de la station d'Achères Chêne Feuillu est de créer une correspondance entre la TGO et le réseau ferroviaire du groupe V (réseau Saint Lazare, trains Paris/Mantes la Jolie).

Des **études préalables** sur l'interconnexion entre la TGO et le groupe V portant sur **plusieurs scénarios de stations possibles (Poissy RER, Achères Chêne Feuillu, Achères Grand Cormier)** ont finalement conduit à **retenir la station d'Achères Chêne Feuillu, présentant le moins de contraintes en termes d'insertion et d'exploitation**. Les raisons et le processus de sélection de la solution de desserte retenue sont détaillés aux chapitres 2 et 5 de la Pièce G du dossier d'enquête publique.

Plusieurs solutions d'insertion de la future station d'Achères Chêne Feuillu et de sa correspondance avec le groupe V ont été esquissées (voir analyse détaillée en Pièce F – Partie 6 paragraphe 3.2.1), notamment en vue de définir les mesures conservatoires à intégrer au projet de TGO phase 2 :

- **Variante 1 : Un pôle compact** . La station TGO est en position de pont au-dessus de la gare du groupe V, et toutes les deux connectées par des circulations verticales mécanisées et fixes ;

- **Variante 2 : Un pôle juxtaposé** . La station TGO est positionnée au niveau du sol au nord-est du pont rail franchissant les voies du groupe V, et connectée à la gare du groupe V par une passerelle bâtiment-pont. Pour les deux variantes, il serait possible d'aménager un parking relais, dont l'opportunité et le dimensionnement restent à étudier.

Au stade du schéma de principe, afin de simplifier la mise en œuvre de TGO, de **limiter le coût** de la future station TGO à Achères Chêne Feuillu (économie de 27M€ H.T. CE 01-2013) et **l'impact sur la forêt** (réduction de 0,35ha de forêt à défricher), tout en **assurant une facilité de correspondance future** avec la gare du groupe V, **les partenaires ont décidé de retenir la variante 2** (analyse détaillée dans le dossier à la Pièce F – Partie 6 §3.2.1).

Il est par ailleurs rappelé que compte tenu des contraintes capacitaires sur le réseau ferroviaire existant entre Achères Chêne Feuillu / Achères Grand Cormier et Achères-Ville, **il n'est pas possible d'insérer la TGO sur les infrastructures ferroviaires existantes dans ce périmètre** (voir chapitre 14 de la Pièce G). Une plateforme nouvelle de type tramway est ainsi créée sur les 2,6 derniers kilomètres jusqu'à Achères Ville.

Les maîtres d'ouvrage précisent enfin que compte tenu de la dépendance à LNP (horizon lointain et non précisé) pour permettre la concrétisation de la future correspondance TGO / Groupe V (futur EOLE) à Achères Chêne Feuillu, le CG78 a demandé au cours de l'enquête publique de réétudier le tracé de la phase 2 pour permettre une correspondance à Poissy RER également desservi par le groupe V (et futur EOLE). Les éléments sur ces études complémentaires sont précisés au sous-thème « tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy ».

3. (incidence de l'éventuelle modification du tracé par Poissy RER : voir ci-dessous)

Réponse des maîtres d'ouvrage

Voir réponse au sous-thème « le tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy »

4. Si la station d'Achères Chêne Feuillu est à l'avenir réalisée, comment sera traité le problème de la circulation de desserte de la station et de transit sur la route des Loges, en particulier le franchissement des passages inférieurs très étroits de la route sous les voies ferrées ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme rappelé ci-avant, l'aménagement de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Achères Chêne Feuillu correspond à **une opération indépendante de la TGO** dont la mise en œuvre est envisageable à horizon de LNP (>2025), et dont les études sont encore sommaires à ce jour.

L'**analyse des impacts de cette opération**, et notamment ceux sur la circulation de la route des Loges, sera **traitée une fois que la faisabilité et les caractéristiques de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Achères Chêne Feuillu seront stabilisées**. Elle sera présentée au public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique propre à ce projet.

5. La réalisation d'une 4e voie est elle liée au calendrier du RER E ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent qu'au chapitre 2 de la Pièce G, sont présentées les explications détaillées de l'impossibilité à réaliser la connexion avant LNP. Il y est notamment précisé la configuration de l'infrastructure ferroviaire actuelle et à horizon du prolongement du RER E (EOLE). Ainsi, **l'infrastructure ferroviaire au droit d'Achères Chêne Feuillu est à ce jour déjà composée de 4 voies**, dont 2 voies centrales circulées par les trains normands, la ligne J (futur EOLE), et des trains fret ; et 2 voies latérales circulées par les RER A et des trains fret.

L'information évoquée par la DRIEA se référerait alors à la **section Epône / Mantes-la-Jolie** actuellement constituée de deux voies ferrées, où il est prévu dans le projet EOLE de réaliser des **mesures conservatoires** (financées par LNP), et portées par le projet EOLE) **pour constituer la plateforme d'une quatrième voie** à côté d'une troisième voie neuve réalisée pour EOLE. Ces mesures conservatoires portent cependant sur une section de seulement 3 km, qui **ne permettent pas de résoudre à elles seules les contraintes capacitaires de la section du groupe V au droit d'Achères Chêne Feuillu**. Pour résoudre ce problème il faudra également développer les infrastructures de LNP pour la section Epône / Paris dont le tracé reste encore à définir. De plus, la prise en charge par LNP des trains rapides normands sur la section de ligne nouvelle qui sera créée jusqu'à Paris permettra de revoir la desserte EOLE au profit d'une connexion avec TGO.

La station Poissy GC

Quelques observations, reprises dans la lettre de Monsieur le Maire de Poissy, relèvent que l'emplacement de la station prévue à la gare désaffectée de Poissy Grand Ceinture n'est pas judicieux: en effet l'espace resté disponible au voisinage de l'ancienne gare est restreint, ce qui rendra difficile l'accès, la circulation et l'arrêt des bus et le stationnement. Il est proposé que cette station soit déplacée de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles; un parking semi enterré pourrait être réalisé place de la gare Poissy GC.

Question : le déplacement de la station de la tangentielle de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles a-t-il été étudié ? est-il possible ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'implantation de la station de Poissy GC au Sud-Ouest du pont de l'avenue de Versailles n'a pas été étudiée au cours des phases d'études antérieures. Il convient de rappeler qu'un des enjeux majeurs du projet TGO est la **réutilisation des infrastructures existantes de la Grande Ceinture pour ainsi limiter les impacts financiers et environnementaux**. Ainsi, dès le départ il a été envisagé d'implanter la station de Poissy GC au droit de l'ancienne gare du même nom. Afin d'optimiser son accessibilité, il est proposé de réaménager le parvis de l'ancienne gare pour y faciliter notamment la desserte des bus et des modes doux. Les réflexions sur la reconstruction du réseau de bus en lien avec le projet TGO seront menées en phase d'Avant-Projet.

L'utilisation actuelle de l'ancienne gare de Poissy GC permet de desservir le quartier résidentiel en évolution situé au Sud-Est de la station.

Le golf

La voie existante de la Grande Ceinture traverse le golf de Saint Germain ; le président de l'association et le directeur du golf ont fait part de leurs observations dans une note insérée dans le registre de Saint-Germain (sous le n° SG22) et à l'occasion d'une réunion avec un membre de la commission d'enquête ; elles sont de plusieurs natures :

- 1 - concernant le projet, ils confirment leur demande de réalisation de travaux spécifiques pour la partie du tracé traversant le golf (dont le principe est déjà pour l'essentiel acté dans le dossier d'enquête) :
1. pont de la Mare aux Bœufs et PN 10.2 : réalisation de préférence d'une passerelle indépendante du pont existant ;
2. PN 10.4 et 10.5 : passages en souterrain (en tenant compte des problèmes d'évacuation des eaux de pluie et de pente des rampes d'accès) ;
3. passage des engins d'entretien ; prévoir des accès aux ponts existants ;
4. protection contre les balles ; filets avec un maillage adapté ;
5. protection contre les passages d'animaux ; clôtures ;
6. est-il prévu d'abattre les arbres situés le long de la voie ?

Question 1. pouvez-vous confirmer ces principes ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les modalités et la teneur des travaux spécifiques à la traversée du Golf doivent être approfondies lors des études d'Avant-Projet (AVP) et lors des études dites Projet (PRO).

Concernant la suppression des PN et les aménagements de substitution afférents (sous-terrain, passerelle...etc), ils seront étudiés de manière à être conformes aux normes et référentiels en vigueur notamment du point de vue des écoulements des eaux et de l'accessibilité à ces ouvrages. La réalisation d'une passerelle indépendante

pourrait être une alternative à étudier en cas de difficultés sur le pont de la Mare aux Bœufs.

Par ailleurs, ces études devront définir et dimensionner les équipements de sécurité, hors PN, à installer. Les filets de protection contre les balles de golf et l'intrusion d'animaux sauvages seront de ce fait intégrés à ces études.

Le dégagement des arbres le long de l'infrastructure de la TGO est nécessaire par rapport au fil de contact de la caténaire dès qu'ils engagent le gabarit ferroviaire de 3 mètres. Ainsi, tous les arbres en dehors de ce rayon de 3 mètres et ne gênant pas l'implantation des filets de sécurité anti-balles de golf seront conservés. Le dégagement du gabarit ferroviaire est préservé afin de permettre l'exploitation et garantir la sécurité ferroviaire.

L'élagage des arbres est lui nécessaire afin d'éviter les risques d'incendie l'été, la chute de branches ou de feuilles durant les périodes automnales et hivernales. Il permet aussi d'éviter la mise en danger des isolations électriques et de libérer l'accès pour les interventions de maintenance et de secours. Il est donc impératif de maîtriser la végétation proche tout en conservant, sur les talus, l'aspect stabilisateur des racines des plantes, arbustes et arbres.

Une minimisation de ces impacts sera recherchée par les maîtres d'ouvrage et la réalisation de ces différentes études sera réalisée en concertation avec le Golf de Saint-Germain-en-Laye afin de rechercher des solutions optimisées.

2 - concernant plus particulièrement le chantier, ils manifestent une vive inquiétude : si tout ou partie des parcours doivent être interrompus pendant un certain temps, ils craignent la désaffectation des membres de l'association, ce qui obligerait à rembourser tout ou partie des cotisations ; cela aurait pour effet d'entraîner une perte d'exploitation à l'origine de licenciements d'une partie du personnel ; ils attendent des assurances dans ce domaine, soit par une organisation spécifique des travaux, soit par la prise en charge d'un éventuel déficit.

Questions :

1. Quelles mesures sont envisagées pour ne pas perturber l'exploitation du golf durant la phase de chantier ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

A ce stade du projet, la méthodologie d'intervention sur le terrain n'est pas encore élaborée. Lors de son élaboration (notamment lors des Etudes d'Avant-Projet), elle sera construite de manière à permettre la réalisation des travaux dans les meilleures conditions tout en tenant compte des besoins d'exploitation du golf. Une minimisation des impacts sur le Golf sera de ce fait recherchée par les maîtres d'ouvrage.

2. Une indemnisation est-elle prévue pour remédier à une éventuelle perte d'exploitation ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

A ce stade de la procédure, il s'agit de savoir si le projet présenté est bien d'utilité publique dans son ensemble. L'impact foncier précis n'est pas encore déterminé. Une enquête parcelaire aura lieu sur la base des emprises définies dans l'AVP, études qui permettront de savoir exactement quelles parcelles seront nécessaires à maîtriser par les maîtres d'ouvrage pour la réalisation du projet. Ce sera seulement à ce stade que l'impact foncier réel pourra être évalué et qu'une indemnisation pourra être étudiée au travers des règles de droit spécifiques qui encadrent cette matière.

De même, l'organisation de la phase travaux n'a pas été étudiée à ce stade de la procédure mais sera précisée lors des Etudes d'Avant-Projet (AVP). Ainsi, c'est uniquement à ce stade que les impacts travaux sur le Golf pourront être précisés et qu'une indemnisation pourra être étudiée, comme précédemment, au travers des règles de droit spécifiques qui encadrent cette matière.

Par ailleurs, plusieurs personnes et associations demandent à ce que les surcoûts liés aux travaux occasionnés pour la traversée sécurisée du golf (filets de protection, passages souterrains à réaliser à la place des passages à niveau) soient imputés exclusivement (ou principalement) au golf et non à la collectivité, considérant que la Grande Ceinture est antérieure à ce dernier.

Question : qu'en sera-t-il exactement ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Encore une fois, ces aspects ne pourront être étudiés qu'au niveau de la parcellaire et des Etudes dites d'AVP et PROJET, lorsque la réalité de l'impact foncier et de ses conséquences sur le golf seront connus.

Ainsi, c'est uniquement à ce stade que ces surcoûts pourront être évalués et leur financement étudié au travers des règles de droit spécifiques qui encadrent cette matière.

- **Le tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy**

Il s'agit d'une variante qui a été proposée par Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines dans une lettre du 20 juin 2014 à la Présidente de la commission, avec copie au Président de la Région Ile-de-France et aux maires des trois communes concernées : cette variante a également été jugée nécessaire par Monsieur le Maire de Poissy dans sa lettre du 16 juillet 2014.

Dans un courrier commun du 23 juillet 2014 Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général ont confirmé demander l'étude de cette variante.

En revanche, plusieurs personnes, dont Monsieur le Maire de Saint-Germain-en-Laye, Monsieur le Président du Conseil général du Val-d'Oise, souhaitent un engagement de la phase 2 au plus vite, pour respecter une mise en service fin 2019.

Monsieur le Maire d'Achères est également favorable à la poursuite du projet actuellement mis à enquête et sa mise en service dans les meilleurs délais, sans s'opposer à la poursuite d'études sur un tracé urbain permettant une mise en service ultérieure.

En outre, plusieurs personnes demandent des compléments d'information sur cette évolution.

Son tracé consiste dans un décrochement de la ligne de Grande Ceinture vers la gare de Poissy RER, pour assurer la correspondance avec le futur EOLE, avec un second arrêt au St Exupéry et ZAC EOLES, pour rejoindre ensuite le tracé actuellement soumis à enquête.

Cette intervention de Monsieur le Président du Conseil général en cours d'enquête, pouvant être à l'origine de modifications substantielles du projet, a motivé pour la commission la demande d'organisation d'une prolongation de l'enquête pour une bonne information du public, et notamment des associations.

De nombreuses personnes ont manifesté leur désarroi devant cette évolution en cours d'enquête : ce retard dans la réalisation du projet apparaît difficilement compréhensible, surtout à ce stade. Et, paradoxalement, les riverains des quartiers Est de Poissy, très impactés par la réouverture au trafic de la GC se sentent pour le coup abandonnés, ces quartiers étant particulièrement mal desservis par les transports en commun.

Il est ici rappelé que l'objet de l'enquête est l'utilité publique de la phase 2 du projet "Tangentielle Ouest", tel qu'il est décrit dans le dossier : la commission d'enquête doit réserver son avis sur la variante proposée, dans l'attente de la réalisation d'études complémentaires sur sa faisabilité technique, son calendrier et son coût.

Observations en réponse au procès verbal de fin d'enquête

Questions :

1. **Dans l'hypothèse où les études complémentaires concluraient à une non faisabilité de la variante, quel serait le retard pour la réalisation du projet (délais d'études et de prises de décision) ?**
2. **Dans l'hypothèse où les études complémentaires aboutiraient à la prise en compte de la variante :**
 - Pourriez-vous envisager, comme l'exposent les maires d'Achères et de Poissy, de poursuivre simultanément l'étude et la réalisation du tracé actuel et l'étude d'insertion urbaine sur Poissy ?
 - Quel serait le délai nécessaire pour préparer le dossier modifié et diligenter une nouvelle enquête publique ?
 - Les études complémentaires auraient-elles une incidence sur le calendrier de réalisation de la phase 1 ?
 - Quel serait le retard apporté à la livraison de la phase 2 modifiée (nouvelle date de mise en service) ?
 - En plus de Poissy RER, combien de stations seraient mises à la disposition des usagers dans Poissy ?
 - Quelle serait l'augmentation de la durée du trajet entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères ?
 - Les travaux conservatoires en vue de la réalisation ultérieure de la station Chêne Feuillu seraient-ils supprimés ?

Réponse globale des maîtres d'ouvrage

Face à l'impossibilité de réaliser la correspondance TGO / Groupe V (futur EOLE) à court terme à Achères Chêne Feuillu (cf. dépendance à LNPN), Monsieur le Président du Conseil Général des Yvelines a demandé à réétudier le tracé de la phase 2 pour permettre cette correspondance à Poissy RER dès la mise en service de la TGO phase 2. Dans un courrier adressé à la commission d'enquête à la date du 23 juillet 2014, Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil Général ont confirmé leur souhait commun de vouloir vérifier rapidement la faisabilité technique du tracé urbain dans Poissy.

Dans ce contexte les maîtres d'ouvrage se sont mobilisés pour lancer rapidement des études complémentaires pour vérifier la faisabilité d'un tel tracé. Ces études ont démarré en août 2014, et les résultats sont attendus d'ici fin 2014.

Il est à noter que le tracé demandé par le CG78, consistant à se décrocher des voies de la Grande Ceinture juste avant Poissy GC pour rejoindre Poissy RER, puis desservir la ZAC EOLES et ensuite rejoindre le tracé actuel jusqu'à Achères Ville, n'a pour l'heure jamais été étudié dans son ensemble. Il s'agit par conséquent d'abord d'en vérifier la faisabilité.

Un des enjeux majeurs des études complémentaires est d'étudier une nouvelle variante de tracé permettant la correspondance TGO /groupe V (futur EOLE) à Poissy RER tout en préservant le principe d'une liaison de rocade rapide en limitant l'allongement du temps de parcours. Les études venant de démarrer, il n'est toutefois pas connu à ce jour le nombre de stations, ni le temps de parcours de ce nouveau tracé. Se pose également dans le cadre de ces études l'enjeu de conserver ou non une desserte ultérieure d'Achères Chêne Feuillu. Ces éléments seront étudiés d'ici fin 2014 en concertation étroite avec les divers acteurs concernés.

En fonction des résultats des études et de la faisabilité du nouveau tracé, les maîtres d'ouvrage prévoient un arbitrage politique d'ici fin 2014 sur le tracé à retenir pour la suite du projet. Pour faciliter cet arbitrage, les divers scénarios de tracés étudiés seront systématiquement comparés entre eux et avec la solution soumise à enquête publique. Il est à noter que le scénario évoqué par les maires d'Achères et de Poissy, consistant à poursuivre le projet sur le tracé actuel tout en étudiant parallèlement la possibilité d'un tracé urbain, sera vérifié dans les études afin d'évaluer notamment les impacts en termes de coûts.

En cas de non faisabilité du nouveau tracé, le STIF envisage de prendre début 2015 (après saisine du Préfet des Yvelines) sa déclaration de projet sur la base du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête. Sur cette base, la phase d'Avant-projet pourra ensuite être engagée, et l'impact sur le planning de mise en service de la TGO phase 2 aura été ainsi limité.

Dans le cas d'une décision de poursuite du projet sur un nouveau tracé, incluant ainsi une modification substantielle du projet, il s'avérera nécessaire de réaliser une enquête publique complémentaire, qui devra également faire l'objet d'un nouvel avis de l'Autorité Environnementale. Pour cela des études complémentaires (étude d'impact) seront nécessaires pour permettre la constitution d'un nouveau dossier d'enquête publique. Le

code de l'environnement ne contraint pas les maîtres d'ouvrage à tenir cette enquête dans un délai déterminé après la clôture de l'enquête initiale. En revanche, le délai d'adoption par le Préfet de son arrêté de Déclaration d'Utilité Publique ne courra qu'à compter de la clôture de cette enquête complémentaire. De fait, les délais de réalisation de la phase 2 seront rallongés sans qu'à ce stade, les maîtres d'ouvrage ne puissent précisément évaluer ce décalage.

Les maîtres d'ouvrage précisent enfin que les études complémentaires sur la nouvelle variante de tracé de la phase 2 ne remettent pas en cause le bon déroulement de l'opération TGO phase 1. A ce jour, la date de mise en service fin 2018 n'est pas mise en cause :

- Administrativement, la phase 1 a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014 et les délais de recours contentieux sont purgés.
- Techniquement, les interfaces directes entre les deux phases sont limitées (jonction à Saint-Germain GC). Le dimensionnement du SMR est prévu pour accueillir les rames de la phase 1, de la phase 2 mais prévoit également des marges d'évolutivité. Ainsi, la conception de l'infrastructure permettra à terme une exploitation TGO avec deux branches (branche St Cyr RER – St Germain RER, et St Cyr RER – Achères Ville).
- Enfin les conventions de financement des deux phases sont indépendantes.

- L'extension du tracé au nord sur Cergy et au sud vers Versailles / St-Quentin-en-Yvelines

L'attente d'une extension vers Cergy (phase 3) dans un délai rapproché a été mentionnée dans 17 observations ; elle est notamment demandée, pour une mise en service à l'horizon 2025, dans la délibération du Conseil général du Val-d'Oise ; de même, plusieurs intervenants souhaitent un prolongement jusqu'à Versailles Chantiers et/ou St-Quentin-en-Yvelines.

Lors d'un entretien avec la commission d'enquête Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines a déclaré que, quel que soit le tracé retenu, l'objectif à terme de la tangentielle ouest est de relier Versailles à Cergy.

Questions :

1. Calendrier prévisionnel d'étude et de réalisation du prolongement de la Tangentielle ouest vers Cergy ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le prolongement de la TGO vers Cergy-Pontoise est inscrit au Nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé le 27 décembre 2013. Ce dernier prévoit une réalisation des études d'ici 2020, et une mise en service à l'horizon 2030.

Il est à noter que le prolongement de la TGO vers Cergy est également mentionné au programme du Nouveau Grand Paris présenté par le 1^{er} ministre le 06 mars 2013, visant une mise en service d'ici 2025. A ce titre, l'Etat et la Région ont signé le 19 juillet 2013 un Protocole relatif à la mise en œuvre du programme du Nouveau Grand Paris, qui prévoit notamment une enveloppe financière pour permettre la réalisation des études de ce prolongement parmi d'autres opérations sur la période 2013-2017.

Comme rappelé en chapitre 1 de la Pièce G du dossier d'enquête publique, de premières études de niveau d'opportunité ont été conduites sur le prolongement de la TGO à Cergy entre 2008 et 2009.

Plusieurs scénarios de tracés ont déjà été étudiés, mais compte tenu de contraintes techniques importantes (franchissement de la Seine et de l'Oise, reprises de nombreux ouvrages d'art) et des interactions avec d'autres projets majeurs (prolongement A104), il n'avait à l'époque pas été possible d'arrêter un tracé précis pour permettre l'approfondissement des études.

Dans ce contexte, le STIF a souhaité consolider et garantir d'abord la faisabilité des deux premières phases de la

TGO, avant de poursuivre les études sur le prolongement vers Cergy. Le prolongement de la TGO à Cergy est en effet conditionnée à la réalisation préalable de la phase 1 à Saint-Germain-en-Laye dans un premier temps, puis à la desserte d'Achères Ville dans un second temps.

La phase 1 a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014. Une fois que la phase 2 de la TGO sera stabilisée, le STIF reprendra les réflexions sur le prolongement vers Cergy sur la base des études déjà réalisées pour une réalisation conforme au SDRIF Ile-de-France 2030. Un des principaux enjeux techniques à relever sera de vérifier les solutions de franchissement de la Seine et de l'Oise pour rejoindre Cergy.

2. Même question pour une éventuelle extension vers Versailles, voire St-Quentin-en-Yvelines ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le prolongement de la TGO à Versailles

Le prolongement de la TGO vers Versailles-Chantiers est inscrit au SDRIF Ile-de-France 2030 approuvé le 27 décembre 2013 à l'horizon 2030. Ce document d'urbanisme à l'échelle régionale constitue le cadre de référence pour l'aménagement et le développement de l'Ile-de-France.

Des études préliminaires relatives au prolongement à Versailles-Chantiers ont été menées en 2012 sous l'égide de RFF et financées par la Région Ile-de-France et le Conseil général des Yvelines. Ces études mettent en évidence des contraintes techniques fortes, des coûts élevés et une offre de transports très limitée.

Plusieurs scénarii ont été étudiés dans le cadre des études préliminaires du prolongement de la TGO à Versailles-Chantiers.

Le premier scénario utilise l'infrastructure existante entre Versailles Matelots et Versailles-Chantiers. Au vu des contraintes d'insertion entre les circulations (Transilien, TER Basse-Normandie – Paris et Intercité Paris-Granville) et en gare de Versailles-Chantiers, l'objectif d'un tram-train toutes les 10 minutes n'est pas atteignable. Les contraintes d'exploitation permettraient une fréquence maximum d'environ 25 minutes en heure de pointe. Par ailleurs, l'insertion de la TGO dans cet environnement complexe fragiliserait le plan de transport actuel de Versailles-Chantiers.

Les solutions impliquant la création de voies nouvelles permettant de desservir la gare de Versailles-Chantiers avec une exploitation du tram-train toutes les 10 à 12 minutes nécessiteraient des investissements lourds estimés à environ 200 millions d'euros. Ces solutions engendreraient également des impacts visuels sur le château de Versailles au droit de la Pièce d'eau des Suisses. La suppression de la co-visibilité avec le Château de Versailles nécessiterait un investissement supplémentaire de près de 25 millions d'euros.

A ce jour, un prolongement vers Versailles-Chantiers avec une nouvelle infrastructure, sans prendre en compte le détail des contraintes d'exploitation engendrerait un surcoût du projet estimé entre 235 et 260 millions d'euros, soit un investissement supérieur à la seule réalisation de la phase 1 de Saint-Cyr-l'Ecole à Saint-Germain-en-Laye.

Cet investissement est, en l'état actuel, hors de portée des engagements des financeurs (Etat, Région, Département des Yvelines) et pourrait conduire à obérer la phase 2 de TGO. Ce prolongement à Versailles Chantiers reste un objectif de long terme, une fois réalisées les phases 1 – 2 (vers Achères) et 3 (vers Cergy) de la Tangentielle Ouest.

Le prolongement de la TGO à Saint-Quentin-en-Yvelines :

Le SDRIF Ile-de-France 2030, approuvé le 27 décembre 2013, ne prévoit pas en l'état une prolongement de la Tangentielle Ouest à Saint-Quentin-en-Yvelines. Seuls les prolongements vers Achères, Versailles et Cergy y sont inscrits.

THEME 2 : LES TRAVAUX : CALENDRIER, CHANTIER

En dehors des inquiétudes formulées par les représentants du golf (voir ci-dessus), les incidences du chantier ont fait l'objet d'un petit nombre d'observations, de deux natures essentiellement: calendrier de réalisation et impacts pour les riverains

- Le calendrier de réalisation

Questions :

1. Calendrier de la phase travaux, si nécessaire décomposé par zones ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Au stade des études de Schéma de Principe, support du dossier d'enquête publique, **le niveau d'avancement n'est pas suffisant pour définir un planning détaillé des travaux**. A ce stade il est par conséquent donné une durée globale des travaux, estimée à environ 3 ans (de 2017 à 2019). **C'est au cours des études d'Avant-projet que le calendrier des travaux sera affiné**, que les sites pour implanter les bases vie et travaux seront précisés, et que les emprises (définitives et temporaires) impactées par les travaux seront définies en concertation avec les acteurs locaux. **Les travaux seront bien réalisés par étapes et phasés dans le temps pour limiter la gêne dans la durée**.

Pour la bonne information du public, les maîtres d'ouvrage rappellent toutefois que les grandes étapes des travaux, décrites en Pièce F – Partie 1, sont la libération des emprises du projet (défrichements), les travaux de génie civil (terrassements), et enfin la mise en place des superstructures (voies, ligne aérienne de contact, stations, etc). Compte tenu de l'ampleur du chantier, il est prévu à ce stade du projet deux bases travaux faisant également office de base vie commune d'une surface d'environ 1200m², composée d'une base vie de 400m² et d'une zone de stockage du matériel d'environ 800m². Une base vie pourrait être implantée à proximité de la station de Poissy GC et une autre à proximité d'Achères Ville.

Lors de l'élaboration du calendrier de la phase travaux, les riverains et les différentes activités seront pris en compte afin de minimiser les nuisances du chantier.

2. Liens, chevauchement, délais avec ceux de la phase 1 ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Suite à la concertation préalable de la phase 2 qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2013, pour répondre à la demande forte des habitants et des acteurs locaux les maîtres d'ouvrage se sont mobilisés pour permettre une mise en service de la phase 2 fin 2019, soit un an après la mise en service de la phase 1. La demande récente du Conseil Général des Yvelines de réétudier le tracé de la phase 2 pour permettre une correspondance TGO/Groupe V (futur EOLE) à Poissy RER à court terme et indépendant de LNP, introduit toutefois un délai supplémentaire sur le planning de la phase 2. Comme précisé en réponse aux questions de la commission d'enquête du thème 1 – sous-thème « le tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy », la faisabilité du tracé demandé reste à vérifier. En fonction des résultats des études complémentaires en cours et attendu d'ici fin 2014, les maîtres d'ouvrage envisagent deux scénarios possible, avec des conséquences sur le planning différentes, bien qu'impossibles à déterminer précisément à ce jour.

Les maîtres d'ouvrage précisent toutefois que les études complémentaires sur une nouvelle variante de tracé de la phase 2 ne remettent pas en cause le bon déroulement de l'opération TGO phase 1. A ce jour, la date de mise

Observations en réponse au procès verbal de fin d'enquête

en service fin 2018 n'est pas mise en cause :

Administrativement, la phase 1 a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014.

Techniquement, les interfaces directes entre les deux phases sont limitées (jonction à Saint-Germain GC). Le dimensionnement du SMR est prévu pour accueillir les rames de la phase 1, de la phase 2 mais prévoit également des marges d'évolutivité. Ainsi, la conception de l'infrastructure permettra à terme une exploitation TGO avec deux branches (branche St Cyr RER – St Germain RER, et St Cyr RER – Achères Ville).

Enfin les conventions de financement des deux phases sont indépendantes.

A compter de l'Avant-projet de la phase 2, une coordination sera mise en place entre les équipes projet (MOA et MOE) des deux phases pour gérer les interfaces entre les deux périmètres de projet. Dans ce cadre, seront notamment vérifiées les interfaces au niveau des phases de travaux.

- Le chantier

Réponse globale des maîtres d'ouvrage

Lors des travaux envisagés (comprenant toutes les opérations nécessaires à la mise en œuvre du projet, depuis l'aménagement de l'emprise et des bases de chantier, également appelées bases travaux, jusqu'à la construction des remblais, le creusement des tranchées, l'élaboration des ouvrages d'art, les finitions,...), **des nuisances temporaires peuvent apparaître en particulier pour les riverains, le milieu physique, la ressource en eau et le milieu naturel**. L'étude d'impact (Pièce F du dossier d'enquête publique) réalisée a permis d'appréhender au mieux ces effets provoqués par les travaux afin de **prévoir les mesures d'évitement, de réduction, ou de compensations adaptées**.

Les travaux prévus sur l'ensemble du projet ainsi que leurs modes de réalisation concernent :

- la préparation des aires concernées par les travaux et les aires de chantiers ;
- les travaux ferroviaires sur les plans de voies ;
- les travaux de génie civil sur les stations créées ou adaptées ;
- les travaux d'électrification ;
- les ouvrages d'art, les sous-stations électriques.

Questions :

1. Impacts des travaux pour les zones habitées (Saint --Germain GC, Poissy, Achères gare) : bruit, poussière,... ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'Etude d'impact réalisée dans le cadre de la préparation de l'enquête publique est consultable dans la pièce F du dossier d'enquête publique. En particulier, le Résumé Non Technique permet d'apprécier les impacts travaux aux pages 88 et suivantes. Les principaux impacts des travaux sur les zones habitées, et les mesures prises en compte par le projet pour les réduire, sont rappelés ci-dessous :

- **émissions de poussières, de gaz d'échappement** : afin de réduire ces impacts, le projet prévoit notamment l'arrosage des pistes de chantier et l'imposition d'une vitesse de circulation limitée pour les engins de chantier dans les zones sensibles (secteurs habités) ;

- **nuisances sonores** en particulier pendant les phases de déchargement des emprises et des travaux de génie civil : en mesures de réduction il est notamment prévu de respecter les normes en vigueur concernant les émissions sonores, et de respecter les horaires de chantiers conformes aux règlements et arrêtés préfectoraux en

vigueur. Il sera également mis en place une information auprès des riverains sur les périodes et natures des chantiers ;

- plusieurs types de **risques pour la sécurité publique** : la circulation des engins, les risques de chute et les risques d'éboulement ; afin de réduire ces risques les emprises chantier seront bien clôturées (état des clôtures maintenu en bon état) et gardiennées (si nécessaire) afin d'éviter leur intrusion par des personnes non autorisées ;
- effets sur les **conditions de circulation** (restriction de circulation, voire déviation de certains axes, diminution des emprises disponibles et cohabitation sur des espaces réduits des voitures, piétons et engins de travaux) ; Afin de limiter ces impacts, une information préalable portant sur l'organisation des travaux et les mesures prises pour favoriser le maintien des itinéraires actuels en période de travaux sera mise en place. La réalisation d'un plan de circulation associé aux travaux prévoyant des itinéraires de substitution et le maintien ou la déviation des cheminements cyclables et piétons sera également mis en place ;
- possibilité de **perturbation de l'accès aux parkings** (privé ou public) et du **P+R de la gare d'Achères** : Pour réduire ces impacts, il est prévu la proposition de places de substitution en cas d'accès condamnés à des parkings privés et le maintien des accès au P+R.

2. Impacts des travaux pour les zones forestières : promeneurs, passages d'animaux, nidification des oiseaux... ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Au nord du tracé TGO phase 2, compte tenu des contraintes capacitaires sur le réseau ferroviaire existant, il s'avère nécessaire de créer une plateforme nouvelle de type tramway pour rejoindre Achères-Ville. Cette plateforme nouvelle, d'un linéaire d'environ 2,6 km entre Achères Chêne Feuillu et Achères-Ville implantée au plus près des voies ferrées existantes, impacte cependant la forêt de Saint-Germain-en-Laye. **Un défrichement d'environ 5,8 ha s'avère ainsi nécessaire** pour réaliser la nouvelle plateforme. **Ces impacts sur la forêt feront l'objet de compensations qui seront définies en concertation avec la DRIA AF et l'ONF**. En réponse au thème D, les maîtres d'ouvrage précisent l'état d'avancement actuel de ces démarches.

Les impacts détaillés du projet en phase travaux sur les zones forestières sont décrits dans la Pièce F (page 488 et suivantes) du dossier d'enquête publique. Ci-dessous les maîtres d'ouvrage rappellent cependant les **principaux impacts du projet sur les zones forestières pendant les travaux**, et des **mesures prévues par le projet pour réduire ces impacts** :

- **destruction d'individus, destruction d'habitat, dérangement des espèces** : pour réduire ces impacts le projet prévoit la réalisation du défrichement en dehors des périodes de nidification et d'hibernation et en période automnale, et prévoit par ailleurs la création d'habitat de substitution pour la petite faune (tas de bois et gabions) ;
- **suppression de surface d'habitat naturel** : pour limiter ces impacts, on évitera d'implanter les lieux de stockage du matériel de chantier au droit et à proximité des habitats naturels ; les emprises du chantier seront limitées de même que l'usage des pistes ; et enfin il sera fait usage de désherbant biodégradable ;
- **blessure des arbres devant rester en place et l'introduction d'espèces invasives** : les principales mesures visant à réduire ces impacts concernent la préservation des arbres remarquables par mise en place de protections, et le contrôle des matériaux importés.
- **Impacts sur les itinéraires de randonnée dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye** : bien que leur accès sera maintenu au cours de la phase chantier, il pourra être plus difficile de conserver leur intégrité pendant toute la durée des travaux. Afin de limiter les impacts le projet prévoit la mise en place d'un plan de circulation associé aux travaux pour prévoir des itinéraires de substitution et l'organisation des circulations dans les différentes phases de chantier ainsi que les aménagements spécifiques à mettre en œuvre. Les travaux seront par ailleurs réalisés par étapes et phasés dans le temps pour limiter la gêne dans la durée.

3. Impact des travaux sur l'exploitation du golf : voir ci-dessus).

Réponse des maîtres d'ouvrage

Voir réponse à la question spécifique dans le Thème 1.

4. Mise en place d'une concertation avec les riverains, d'une « maison de projet » ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

En phase travaux, plusieurs mesures seront mises en place afin d'assurer une information et une écoute des riverains, habitants, commerçants concernés par le projet et son chantier de réalisation.

La **communication sur le projet** se poursuivra, dans la continuité des précédentes phases de concertation et d'enquête publique.

En parallèle, comme pour l'ensemble des projets de transport en Île-de-France, **une information spécifique sera déployée pour informer les riverains des différentes phases du chantier**. Cette information pourra s'opérer au travers de différents outils : documents d'information à l'attention des riverains, panneaux chantiers, via le site internet du projet, etc.

De grands principes guident les dispositifs déployés traditionnellement sur les chantiers de transport en Île-de-France (exemple : agents de proximité, points d'information). Un **plan d'information et de communication en phase travaux**, élaboré à la suite de la déclaration d'utilité publique du projet, permettra d'**affiner le dispositif** et de l'adapter au contexte et aux différentes phases du chantier.

THEME 3 : LES IMPACTS

Les impacts sont de plusieurs natures et se répartissent ainsi en impacts visuels, sonores (principalement), environnementaux, liés aux vibrations ou encore à la maintenance.

Ce thème représente 37 observations déposées

Réponse globale des maîtres d'ouvrage :

Une étude d'impact a été réalisée et est consultable dans la pièce F du dossier d'enquête publique. Cette étude recense les impacts du projet sur son environnement en phase travaux et en phase exploitation et précise également des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts. Les impacts du projet sur son environnement ont par ailleurs fait l'objet d'une évaluation de l'Autorité environnementale en amont de l'enquête publique, à laquelle les maîtres d'ouvrage ont apporté des précisions qui sont consultables à la Pièce G du dossier d'enquête publique.

Il est précisé qu'une étude acoustique a été réalisée par AcoustTB (bureau d'étude spécialisé en acoustique) afin de déterminer les impacts sonores du projet sur l'ambiance acoustique, et de vérifier ainsi par rapport à la réglementation en vigueur si d'éventuelles protections s'avèrent nécessaires pour les riverains. Les textes réglementaires qui sont appliqués dans les études de bruit (décret 95-22 et arrêté du 8 novembre 1999) traitent de l'ensemble du fonctionnement des infrastructures de transport terrestres et pas seulement des circulations ferroviaires. Les valeurs numériques fournies dans ces textes pour les indicateurs de gêne sonore tiennent compte de l'ensemble des événements acoustiques créés par les circulations ferroviaires. La méthodologie utilisée est présentée dans la partie 9 de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. Elle a tenu compte des estimations de trafic tout le long du tracé de la TGO à l'horizon de sa mise en service.

De même, l'étude acoustique intégrale est consultable dans la pièce J du DEUP. Elle met en lumière le faible impact sonore de la TGO phase 2 sur son environnement. Il convient de rappeler que le matériel roulant choisi (tram-train) est bien plus silencieux qu'un train classique. Seules 3 habitations, toutes localisées sur le tronçon commun aux deux branches de la TGO (entre St Cyr RER et St Germain GC), sont concernées par des nuisances sonores légèrement supérieures aux seuils réglementaires pour lesquelles des panneaux acoustiques seront installés afin de mettre le projet en conformité avec la réglementation. Les maîtres d'ouvrage se sont également engagés à réaliser des études acoustiques complémentaires en phase exploitation. Dans le cas où ces études révéleraient des nuisances sonores induites par la TGO supérieures aux seuils réglementaires, des mesures complémentaires de réduction du bruit seront appliquées.

• *Les impacts visuels*

Ils sont particulièrement ressentis dans les quartiers de Poissy jouxtant immédiatement la voie ferrée de la grande Ceinture (quartier la Bruyère) et au niveau de la future station Poissy GC.

Ils sont également exprimés par les habitants du quartier Achères Saint-Hubert et ceux de Saint-Germain concernés par la liaison Saint-Germain GC et Saint-Germain RER

Ces nuisances concernent : les futurs caténaires, la nécessité de réaliser des murs végétalisés, de conserver le plus possible les arbres existants le long de la ligne existante de la GC.

Questions :

1. Quelles seront les mesures prises au niveau des impacts visuels ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme indiqué dans l'Étude d'impact (Pièce F du Dossier d'Enquête Publique du projet TGO phase 2), il est tout d'abord important de préciser que sur une majeure partie du tracé, les impacts visuels sont limités en phase exploitation car l'infrastructure est déjà existante. Les principaux impacts visuels sont dus à l'installation des caténaires ou des panneaux acoustiques auprès des habitations concernées.

Dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye, un ourlet forestier sera reconstitué en bordure des voies afin de préserver la continuité du massif forestier.

En phase chantier, les travaux induiront également des **impacts visuels temporaires** sur le paysage. Ces impacts, liés à la présence des engins de travaux publics et aux installations de chantier (engins, palissades, base vie ...), seront perceptibles essentiellement par les usagers et riverains aux abords immédiats des sites de travaux. Les dépôts de matériaux auront aussi une incidence visuelle, ainsi que les traces laissées par les engins de chantier sur la voie.

Ces phases donnent souvent un aspect visuel d'une certaine confusion entre les éléments démontés, les matériaux, les engins et l'activité elle-même. Il s'agit de phases transitoires mais un certain nombre de mesures ou de dispositions peuvent en atténuer les effets.

Ainsi, outre la bonne organisation et gestion du chantier qui en limitent l'aspect confus, des mesures transitoires peuvent être mises en œuvre comme la **mise en place de palissades de qualité** pouvant figurer le chantier ou la future occupation ou l'historique du site. De plus, ce type de clôture peut réserver des baies visuelles par lesquelles les riverains peuvent suivre l'évolution du chantier, ce qui est toujours apprécié.

Il convient également de noter qu'une remise en état des sites sera effectuée à l'issue de chaque tranche de travaux.

De plus, les chantiers de la TGO phase 2 étant insérés la plupart du temps dans des espaces arborés (voies bordées d'arbres ou traversant des massifs boisés), **l'obstacle visuel créé par la végétation en limitera fortement la visibilité.**

2. Quels seront les impacts sur la végétation existante ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'ensemble des impacts du projet TGO phase 2 sur le milieu naturel est décrit dans la Pièce F – Partie 4A et 4B (page 488 et suivantes pour la phase travaux, et page 535 et suivantes en phase permanente) du dossier d'enquête publique. Ci-dessous les maîtres d'ouvrage rappellent les principaux impacts sur la végétation et les mesures prévues pour éviter, réduire, voire compenser les impacts.

Le tracé de TGO phase 2 traverse un territoire peu urbanisé, la majeure partie de son parcours étant située dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, gérée par l'Office National des Forêts (ONF). Ce massif constitue une ZNIEFF de type 2, dont l'intérêt floristique et faunistique est reconnu. De plus, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique définit la forêt de Saint-Germain-en-Laye comme un réservoir de biodiversité.

Impacts en phase travaux :

Dans l'étude d'impact (pièce F, partie 4A) les effets directs sur la faune et la flore ont été identifiés pendant la phase chantier, notamment par les opérations de défrichage (portant sur environ 5,8 ha appartenant à la forêt

domaniale de Saint-Germain-en-Laye) ou d'élagage au sein du massif boisé traversé par la voie ferrée, induisant un impact par destruction d'habitat. Pour réaliser la nouvelle plateforme d'Achères Chêne Feuillu à Achères Ville des emprises temporaires au sein de la forêt seront également nécessaires pour effectuer les travaux (aires de stockage du matériel et des aires d'entretien des engins, zones de dépôts provisoires). Ces emprises seront précisées au cours des études d'Avant-projet, et feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire. Il est rappelé aussi que les défrichements feront l'objet de compensations. L'état d'avancement des démarques de compensation avec l'ONF et la DRIA/AF est décrit à la réponse des maître d'ouvrages au thème D du présent rapport.

Afin de réduire l'impact des travaux sur la suppression de surface d'habitat naturel des mesures seront prévues par le projet TGO afin de **limiter l'emprise du chantier, vérifier l'absence d'apport d'espèces invasives** (préconisations auprès des entreprises) et **protéger les arbres en place**. Concernant la protection des arbres en place, il s'agira d'assurer notamment :

- La prévention des arbres âgés qui sera spécifiée au cahier des charges des entreprises,
- L'identification des arbres en danger par un écologue, et la protection physique des troncs (cf. figure ci-dessous),
- La matérialisation par rubalise d'une zone d'intervention d'engins sous contrôle dans l'environnement des arbres protégés,
- L'application d'un produit fongicide et d'un emplâtre sur les blessures racinaires,
- La surveillance météorologique (avertissement de tempête) lorsque des excavations sont à réaliser à proximité d'arbres âgés (la création d'une excavation au pied de l'arbre peut favoriser le chablis par grand vent).

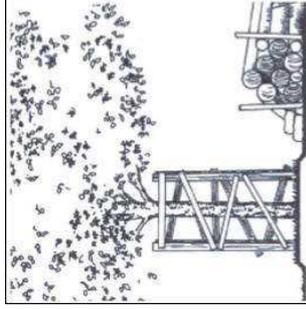


Figure 1 : Exemple de protection physique d'un arbre existant

(Extrait de « l'arbre dans la ville », D. Larue)

Impacts en phase d'exploitation de la TGO :

En phase d'exploitation de la TGO, il pourrait y avoir des impacts indirects de destruction par pollution ou gestion inappropriée des emprises. Toutefois, sachant que les milieux d'intérêt et les stations d'espèces végétales ne sont pas situés à proximité des emprises directes en exploitation du projet, **les risques d'impact en phase exploitation sont non significatifs**. Après travaux, aucune gestion récurrente (hors suivi de sécurité de l'ouvrage) ne mettra en péril le maintien des habitats d'intérêt ni des stations d'espèces végétales patrimoniales du secteur.

Les **effets indirects seront principalement liés à l'entretien des voies par des produits phytosanitaires pour éviter la présence de végétation**. Bien que les produits employés soient agréés par le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ce type de produit provoque inévitablement un appauvrissement de la diversité spécifique. Le risque consiste en un déversement accidentel ou un emploi sur les

zones adjacentes à la voie ferrée.

L'impact serait une banalisation et une homogénéisation des habitats naturels par diminution de la diversité floristique et par voie de conséquence une diminution des espèces animales inféodées à ces habitats.

Ainsi, afin de réduire les impacts, l'emploi de produits phytosanitaires destinés au traitement de la végétation se cantonnera strictement aux emprises de la voie et au respect des procédures d'utilisation.

Au cours des étapes suivantes du projet, et notamment dans le cadre des études sur la maintenance de l'infrastructure de la TGO, **les besoins relatifs aux produits dés herbants seront affinés, et le cas échéant complétés par des méthodes alternatives à moindre impact pour l'environnement**. La nature des produits phytosanitaires utilisés pour le dés herbage de la plateforme urbaine seront également précisées au cours de ces étapes.

- **Les impacts sonores et liés aux vibrations**

Ils sont relativement unanimement redoutés, soit parce que le tracé, sur Poissy ou Achères, est très proche de certains quartiers, soit parce qu'il est assimilé aux passages de trains de voyageurs ou de fret en circulation il y a quelques années.

Le bruit et les vibrations générés sont évoqués généralement simultanément, tout particulièrement au niveau des quartiers Est de Poissy.

Une communication auprès de la population, telle que souhaitée par Monsieur le Maire d'Achères, apparaît effectivement utile.

Des demandes plus précises d'aménagements allant être réalisés concernant : murs anti-bruits, patins anti-vibratiles, remplacements de traverses, doubles vitrages....

Une demande récurrente concerne le pont métallique du boulevard Lefebvre

La fréquence importante, et donc le bruit quasiment continu inquiète également.

La présence de l'école maternelle C. Péguy : quelles mesures seront prises au niveau de cet équipement public ?

La nouvelle station Poissy GC : la fréquentation de la gare pour les logements très proches et en impasse

Questions :

1. **Quelles mesures précises seront prises pour réduire les impacts sonores et vibratiles pour les riverains ? Focus spécial au niveau du boulevard Rose, de la station Poissy GC ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Impacts sonores : Comme précisé dans la réponse globale, l'étude acoustique met en lumière le faible impact sonore de la TGO phase 2 sur son environnement. Il convient de rappeler que le matériel roulant choisi (train-tram) est bien plus silencieux qu'un train classique. Seules 3 habitations, toutes localisées sur le tronçon commun de la phase 1 et la phase 2, sont concernées par des nuisances sonores légèrement supérieures aux seuils réglementaires et des panneaux acoustiques seront installés afin de mettre le projet en conformité avec la réglementation. Les maîtres d'ouvrage se sont par ailleurs engagés à réaliser des études acoustiques complémentaires en phase exploitation. Dans le cas où ces études révéleraient des nuisances sonores induites par la TGO supérieures aux seuils réglementaires, des mesures de réduction du bruit seront appliquées.

Impacts vibratiles : Le roulement du matériel tramway sur les rails, du fait du contact fer / fer, est à l'origine de vibrations dues à l'excitation dynamique de la roue sur le rail. Ces vibrations se propagent à travers la structure de pose de voie dans le sol jusqu'aux fondations des bâtiments environnants et provoquent des nuisances pour les riverains. Il n'existe aucune réglementation qui puisse être directement appliquée au ferroviaire. Il est toutefois

préconisé de ne pas dépasser 66 dBv (niveau de sensibilité humaine ressentie) de vitesse vibratoire au seuil des bâtiments d'habitation (selon la norme ISO 2631-2 (1989) - évaluation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps - Partie 2, Vibrations dans les bâtiments). Il est à noter, toutefois, que la dernière édition de la norme ISO 2631-2, datant de 2003, ne fait plus mention, même à titre indicatif, de ces niveaux. Les solutions d'atténuation vibratoire sont de deux types :

- Atténuation de 10 dBv avec mise en place de semelles anti-vibratiles entre le rail et le blochet pour les bâtiments dont la façade est située entre 7 et 12 m de l'axe de la voie.

- Atténuation de 20 dBv avec mise en place d'une dalle flottante pour les bâtiments dont la façade est située à moins de 7 m de l'axe de la voie.

Les impacts vibratiles du projet et les éventuelles mesures de réduction et de suppression de ces impacts seront précisés lors des études d'Avant-Projet (AVP).

2. Comme indiqué dans la pièce F du Dossier d'Enquête Publique, des études acoustiques ont été réalisées. Y aura-t-il des mesures spécifiques prises au niveau de l'école maternelle Péguy ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Plusieurs avis, notamment dans le registre de Poissy, traitent de l'école maternelle Péguy située à proximité de la station Poissy GC et s'inquiètent d'éventuels impacts de la TGO phase 2 sur cet établissement. Cette école se situe à proximité immédiate de la Tangentielle ouest.

Grande
Ceinture



Figure 2 : Localisation de l'école Maternelle Péguy

A ce stade du projet, les études acoustiques réalisées ont démontré que **les nuisances acoustiques au niveau de l'École maternelle Péguy sont en-deça des limites réglementaires**. A ce titre, il convient de rappeler que le

mode tram-train est bien plus silencieux qu'un train-classique. De ce fait, l'impact acoustique sur l'école maternelle sera très limité. Cependant, comme précisé auparavant, **les maîtres d'ouvrage se sont engagés à réaliser des études acoustiques complémentaires en phase exploitation** pour vérifier que l'impact sonore de la TGO respecte bien la réglementation en vigueur. Le cas échéant des mesures complémentaires seront effectuées pour mettre en conformité le projet TGO.

3. Qu'envisagez-vous comme travaux au niveau du pont métallique ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Au stade des études de Schéma de Principe, support du dossier d'enquête publique, il n'a pas été identifié de besoin de traitement particulier au niveau de l'ouvrage du pont rail de l'avenue Fernand Lefebvre. En effet :

- l'ouvrage existant s'avère être encore en bon état ;
- les études acoustiques ont confirmé qu'aucun bâtiment existant à proximité des emprises de la TGO sera exposé à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires (63 dB(A)) ;
- l'environnement de la TGO ne comprend pas d'équipements sensibles aux vibrations qui imposeraient la mise en place de choix techniques contraignants ;
- le matériel roulant de type tram-train qui sera utilisé pour l'exploitation de la TGO sera plus léger qu'un train classique et roulera également à une vitesse plus lente limitant ainsi les éventuels impacts vibratoires.

A ce stade du projet, il n'est donc pas prévu de mesures particulières pour réduire les éventuels impacts vibratoires du projet au droit de l'avenue Fernand Lefebvre.

En phase d'Avant-projet le programme de l'opération TGO phase 2 sera affiné. A ce moment-là il sera revérifié le besoin d'adapter le cas échéant la pose des voies (voie classique, voie avec amortisseurs sous les selles, voie sur dalle flottante) au droit du pont-rail de l'avenue Fernand Lefebvre en vue de réduire les vibrations.

Toutefois, il est précisé que les nuisances occasionnées par un ouvrage de type pont métallique ne peuvent être déterminées précisément qu'une fois le matériel roulant en circulation. En effet, concernant les nuisances induites, chaque pont métallique répond spécifiquement en fonction de sa structure, de la pose de la voie et de son environnement. **Ainsi, dans le cadre des études acoustiques complémentaires en phase exploitation, les éventuelles nuisances liées à l'ouvrage de l'avenue Lefebvre, seront ainsi évaluées avec précision.** En fonction des résultats de cette étude, des traitements, spécifiques à l'origine du dépassement du seuil réglementaire, pourraient être appliqués.

- **Les impacts environnementaux**

Ils sont liés, à la fois à la station « conservatoire » de Chêne Feuillu et la forêt d'une manière générale, la coupe d'arbres le long de la GC actuelle, le passage dans le golf (abattage d'arbres et conséquences au niveau des passages souterrains et donc du practice).

Les questions relatives au golf sont centralisées au niveau du thème 1, le golf faisant l'objet d'un sous-thème spécifique. Il en va de même pour la station Chêne Feuillu.

Les questions relatives aux mesures compensatoires pour l'abattage des arbres sont traitées au niveau de l'enquête publique sur le défrichement (fin du PV).

Questions :

1. **Quelles sont les coupes d'arbres envisagées avec les travaux de remise en circulation de la GC ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

A ce stade du projet, les coupes d'arbres nécessaires à la remise en circulation de la GCO n'ont pas encore été étudiées. Pour rappel (Cf. thème 1), le dégagement des arbres le long de l'infrastructure de la TGO est nécessaire par rapport au fil de contact de la caténaire dès qu'ils engagent le gabarit ferroviaire de 3 mètres. Ainsi, tous les arbres en dehors de ce rayon de 3 mètres seront conservés. Le dégagement du gabarit ferroviaire est préservé afin de permettre l'exploitation et de garantir la sécurité ferroviaire. L'élagage est lui nécessaire afin d'éviter les risques d'incendie en été, la chute de branches ou de feuilles en automne et hiver, et la mise en danger des isolations électriques. Il permet aussi de libérer l'accès pour les interventions de maintenance et de secours. Il est donc impératif de maîtriser la végétation proche tout en conservant, sur les talus, l'aspect stabilisateur des racines de certaines plantes, arbustes et arbres.

Les études d'Avant-projet permettront d'ajuster les coupes d'arbres nécessaires à la remise en circulation de la Grande-Ceinture.

2. **Quelles sont les atteintes à la forêt, aux terres agricoles, plus globalement à l'environnement ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme déjà précisé auparavant, les maîtres d'ouvrage rappellent que les impacts du projet sur la forêt, les terres agricoles et plus globalement l'environnement sont détaillés dans la Pièce F (Parties 4A et 4B) du dossier d'enquête publique.

Sont rappelés ci-dessous les impacts majeurs, et les mesures prévues par la TGO pour éviter, réduire et compenser ces impacts :

- **Défrichement d'environ 5,8 ha en forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye** : afin de limiter les impacts sur la forêt, la plateforme nouvelle créée entre Achères Chêne Feuillu et Achères Ville est implantée au plus près des voies ferrées existantes. Le STIF s'est attaché depuis avril 2013 les services d'un opérateur-expert unique, **CDC Biodiversité**, pour l'assister et l'accompagner dans toutes les démarches relatives aux compensations pour les défrichements. Le STIF vise pour cela une **compensation globale, au titre des phases 1 et 2 de la TGO, dont les sites sont recherchés en priorité en bordure de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye**. L'état d'avancement de ces démarches est précisé en réponse aux questions du thème D du présent rapport. Les maîtres d'ouvrage rappellent que conformément à la législation en vigueur (articles L341 et suivants du Code Forestier), **une demande de défrichement sera menée** ;

- **Impacts sur les continuités écologiques** (cloitures le long des voies, paysage) : dans les chapitres 10, 11, 12, et 15 de la Pièce G du dossier d'enquête publique les maîtres d'ouvrage ont apportés des précisions sur les impacts du projet sur les continuités écologiques et des mesures prévues pour les préserver. Afin de réduire les impacts de la mise en place des clôtures le long des voies de la TGO (section du RFN), le projet prévoit ainsi la mise en place de clôtures perméables à la petite faune, le réaménagement en passage mixte (accessible au public et à la faune) des ponts existants de la mare aux beufs et de la route des Volières, et l'installation d'une buse au sud du Chêne Feuillu. Un ourlet forestier est par ailleurs proposé en bordure des voies circulées par le RER A et la Ligne L, le long de l'infrastructure de la TGO (section Achères Chêne Feuillu à Achères Ville), dans le but de maintenir la continuité écologique des bois et de renforcer les lisières. Un inventaire complémentaire sur les franchissements actuels par le public et la faune des emprises de la grande ceinture est actuellement en cours, dont les résultats permettront le cas échéant d'ajuster en phase d'Avant-projet les mesures pour réduire les impacts sur les continuités écologiques ;

- **Emploi de produits phytosanitaires pouvant provoquer un appauvrissement de la biodiversité** :

pour limiter ce risque, l'emploi des produits phytosanitaires sera strictement cantonné aux emprises de la voie ;

- Afin de gérer le **risque d'augmentation des déchets en raison de la fréquentation de la ligne** la mise en place d'un tri sélectif et l'évacuation des déchets vers les filières adaptées sera prévu dans le cadre du projet TGO ;
- **Activités forestières** : les accès sylvicoles (accès pour les engins de l'ONF) **seront préservés** (avec des accès provisoires en phase chantier) pour ne pas perturber le déroulement des activités. **Le maître d'ouvrage discutera dans les phases ultérieures du projet des mesures à mettre en place avec l'ONF afin de réduire au maximum les impacts sur l'activité sylvicole.**
- Enfin, la TGO phase 2 n'intercepte aucune parcelle culturelle sur son linéaire.

3. **Les riverains du Quartier Achères Saint-Hubert tiennent à conserver l'aire de jeux entre la ligne de chemin de fer et les pavillons. Qu'en sera t-il ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'aire de jeux évoquée par les riverains du quartier Achères Saint-Hubert a été aménagée par la Ville d'Achères au sein de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. La Ville d'Achères entretient cette aire de jeux dans le cadre d'une convention avec l'ONF. Sur l'image ci-dessous la localisation de cette aire de jeux et celle de la TGO sont rappelées.

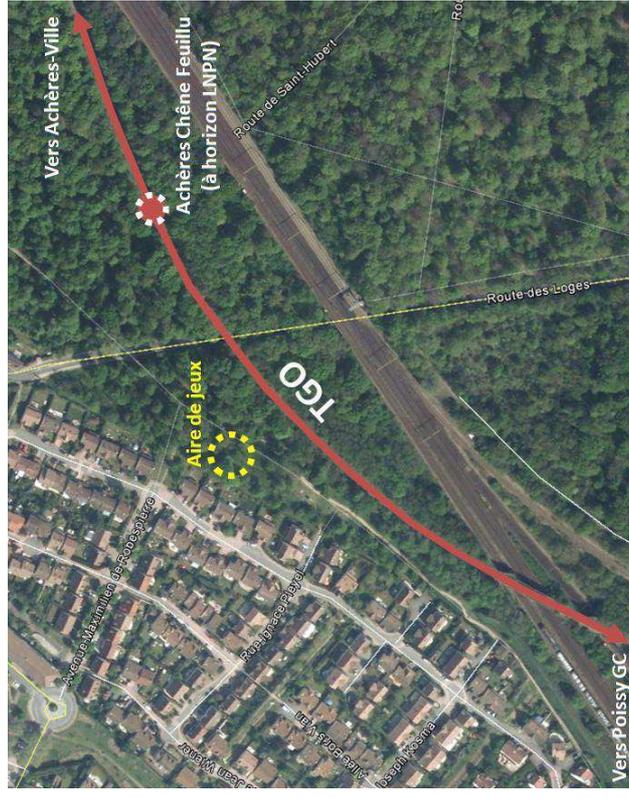


Figure 3 : Localisation de l'aire de jeux à proximité du quartier Saint Hubert à Achères

La TGO réutilisant les emprises existantes du RFN au droit de l'aire de jeux, cette dernière n'est pas impactée par le projet TGO phase 2, et pourra par conséquent être conservée.

THEME 4 : L'ACCESSIBILITE

Ce thème regroupe les impacts sur la circulation, notamment autour des futures stations, l'accessibilité aux stations (et en particulier au niveau de la gare d'Achères Ville), le stationnement (VL et 2 roues) et l'accès PMR. Ce thème est abordé dans 26 contributions.

- La circulation

Les interrogations concernant l'impact du projet sur la circulation autour des gares ciblent la situation respective de chacune d'elles : ainsi la station déjà en exploitation de St Germain GC ne suscite aucune observation ; plusieurs personnes, que ce soit des usagers potentiels ou des riverains, demandent le déplacement de celle de Poissy GC pour des raisons d'accessibilité, de possibilité de stationnement.

Pour sa part la station d'Achères-Ville, plus complexe dans sa configuration, reçoit des appréciations mitigées : si l'implantation de la station TGO à l'est de la gare SNCF est quasi-unanimement admise, ce n'est pas le cas de la mise en double sens du passage inférieur sous la ligne SNCF du RER A, même de la part d'habitants résidant à l'ouest de la gare en bordure de la future ZAC de la Petite Arche. L'aménagement urbain des circulations autour de la gare a fait l'objet d'une étude argumentée portant sur les pistes cyclables et les obligations du maître d'ouvrage en la matière de la part de l'association MDB et prenant en compte l'existence d'une voie proche de transit (RD 30) pour conclure à une configuration différente de l'aménagement du passage de l'avenue de Conflans sous la ligne du RER A.

Enfin la station d'Achères Chêne Feuillu, traitée dans le dossier d'enquête mais uniquement à titre conservatoire et donc non en prise en compte dans le calendrier et le financement du projet, suscite des interrogations liées, outre l'impact temporaire du chantier sur le trafic routier local, aux perturbations de circulation causées par l'étroitesse des 2 passages inférieurs de la route des Loges sous les voies ferrées. Ce point est traité dans le thème 1 (tracé) et le sous-thème "station Chêne feuillu".

Questions :

1. **Quels aménagements de voirie sont prévus avec la municipalité de Poissy pour la desserte de la gare GC, quelque soit sa localisation finalement retenue, afin de réduire l'impact sur la circulation locale ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Il est rappelé que les compétences en matière de voirie relèvent des communes ou des intercommunalités (voiries communales) et du Département des Yvelines (voiries départementales). A ce stade des études, il n'y a pas encore de plan d'aménagement précis des interfaces entre la voirie et la future station de Poissy GC. Ces aspects seront affinés au cours des étapes ultérieures du projet, en concertation avec la Ville de Poissy et le Conseil Général des Yvelines.

Le STIF précise cependant avoir pour objectif de favoriser le rabattement et la diffusion aux stations TGO en transports collectifs et en modes doux. A Poissy GC il est ainsi proposé le principe de réaménager le parvis de l'ancienne gare pour y faciliter la desserte bus et l'accès des modes doux au plus près de la station TGO.

Le projet sera conforme aux schémas directeurs du STIF sur l'accessibilité PMR, l'intermodalité et Véligo.

Il est envisagé en phase d'Avant-projet de définir, en concertation avec les collectivités, les grandes lignes de la reconstruction de l'offre bus des communes concernées (dont Poissy) par la TGO. Dans le cadre de ces réflexions, il sera notamment recherché des solutions permettant d'optimiser le rayonnement des stations TGO. En fonction des réflexions sur la nouvelle variante de tracé de la TGO à Poissy, il sera également recherché une solution performante pour assurer la correspondance bus entre Poissy GC et Poissy RER. L'ensemble des hypothèses retenues sur la restructuration du réseau bus permettront ainsi d'ajuster le programme d'aménagement de la TGO phase 2, et de consolider l'enveloppe financière globale de l'opération (coût à +/- 5%

au stade de l'Avant-projet).

Il est précisé enfin que la restructuration fine du réseau bus sera stabilisée 2 ans avant la mise en service de la TGO, et en concertation avec les collectivités locales. Il s'agit à ce moment de définir précisément l'offre bus (ajustement de l'offre existante, et éventuellement développement d'une offre complémentaire) à mettre en place afin d'optimiser le rayonnement des stations de la TGO.

2. **La configuration du passage inférieur sous les voies du RER A à l'entrée de la gare d'Achères-Ville peut-elle être reconsidérée pour prendre en compte l'observation relative à la mobilité cycliste autour de la gare SNCF et la station TGO ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent que l'article L228-2 du code de l'environnement prévoit que :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Au chapitre 8 de la Pièce G du dossier d'enquête publique les maîtres d'ouvrage ont précisé les divers objectifs et contraintes d'insertion de la TGO à Achères Ville qui n'ont pas permis à ce stade du projet de restituer les itinéraires cyclables existants de la rue Camille Jenatzy/Avenue des Conflans et du carrefour mail de la gare/avenue des Conflans. A cette occasion les maîtres d'ouvrage ont toutefois proposé des alternatives possibles (ex : zone 30 où les vélos et les véhicules légers partagent la chaussée) qui pourront être affinées en concertation avec la Ville d'Achères et les associations des cyclistes au cours des études d'Avant-projet de la phase 2.

L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) propose au lieu de mettre à double sens VP la rue Camille Jenatzy/avenue des Conflans, d'utiliser la surlargueur créée dans le cadre des travaux d'élargissement du pont rail pour l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle continue prolongeant ainsi celle existante du Mail de la Gare à la limite de l'emprise du projet TGO côté est.

Sur ce point les maîtres d'ouvrage rappellent que la rue Camille Jenatzy/avenue des Conflans est actuellement déjà à double sens de circulation VP depuis le giratoire de la RD30 jusqu'au droit de l'entrée du parc relais pour toutes les circulations, et jusqu'à l'entrée du parking du premier immeuble réalisé (Villa Natura) de la ZAC Petite Arche pour les riverains et les services de secours. Il est précisé aussi que l'extrémité est du projet TGO se situe au droit de l'entrée du parc relais.

Afin de conserver l'accessibilité actuelle du secteur, il conviendrait donc de conserver le double sens de circulation VP (restreinte aux riverains sur la section du parking relais à l'immeuble Villa Natura) sur l'avenue de Conflans/rue Camille Jenatzy. Dans ce scénario il resterait un linéaire d'environ 200m entre l'accès au parking de l'immeuble Villa Natura et le Mail de la Gare pour réaliser la piste cyclable bidirectionnelle souhaitée par l'association MDB.

Il est à noter que la Ville d'Achères a également confirmé son souhait d'une requalification du pont-rail de la rue Camille Jenatzy/avenue des Conflans afin de permettre à la fois l'insertion de la TGO, la mise à double sens VP de la rue, et l'aménagement des emprises pour les déplacements en modes doux. Sur ce point les maîtres d'ouvrage rappellent que la section de rue la plus contrainte est située au droit de la future station TGO, et que malgré un élargissement plus conséquent du pont rail pour permettre l'insertion de tous les modes (dont la faisabilité reste à vérifier), il ne sera pas possible de prévoir une continuité des itinéraires cyclables sur toute la rue

Camille Jenatzy/avenue de Conflans en aménageant dans le même temps un double sens VP.

Les maîtres d'ouvrage proposent par conséquent d'affiner en phase d'Avant-projet, en concertation étroite avec la Ville d'Achères et les associations des cyclistes, les propositions d'aménagements de la TGO à l'arrivée à Achères Ville afin d'aboutir à une solution optimale pour tous. Cette réflexion portera bien sur l'ensemble du périmètre impacté par le projet TGO à l'arrivée à Achères-Ville (y compris le carrefour Mail de la Gare/avenue des Conflans).

3. Si la station d'Achères Chêne Feuillu est à l'avenir réalisée, comment sera traité le problème de la circulation de desserte de la station et de transit sur la route des Loges, en particulier le franchissement des passages inférieurs très étroits de la route sous les voies ferrées ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Voir réponse à la question 4 du thème 1 sous-thème Achères Chêne Feuillu

- L'accessibilité aux stations et aux trains

Fréquemment conjoint au sous-thème précédent, le sous-thème de l'accessibilité aux stations est apparu dans deux observations relatives à la station de Poissy GC en raison de la topographie en pente du quartier et à Achères du fait de la disposition de l'accès au RER A et de l'absence de passage public traversant qui permettrait de rejoindre sans titre de transport la station TGO depuis la gare routière.

Par ailleurs la possibilité de charger des vélos à l'intérieur des rames de la TGO a été demandée par une Association.

Questions :

1. Quels sont les aménagements envisagés pour faciliter l'accès des transports urbains à la gare de Poissy GC et leur capacité d'évolution à proximité de la TGO ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme précisé ci-avant, le STIF vise pour objectif de favoriser l'accès aux stations de la TGO en transports collectifs et en modes doux. Il est ainsi proposé le principe de réaménager le parvis de l'ancienne gare de Poissy GC pour y faciliter la desserte des bus et l'accès des piétons et cyclistes.

Les aménagements pour faciliter l'accès des bus à la gare de Poissy CG dépendront des besoins définis, en concertation avec les collectivités locales, dans l'étude de restructuration du réseau bus. Cette étude sera menée au cours de la phase d'Avant-projet de TGO phase 2. C'est également au cours de cette phase que les aménagements pour le stationnement des cycles seront précisés (voir réponse à question n°2 du sous-thème stationnement). Enfin il appartiendra aux communes (et intercommunalités) de définir les besoins éventuels de stationnement VP / 2-roues motorisés et d'en porter le montage opérationnel et financier, pour ainsi compléter les programmes d'intermodalité au droit des futures stations. C'est donc en phase d'Avant-projet que les aménagements d'intermodalité au droit des stations de la TGO seront précisés.

2. Quelles sont les modifications qu'il est possible d'apporter à l'accès aux quais en gare d'Achères-Ville des voyageurs du RER A, pour que le passage inférieur puisse être utilisé pour accéder sans disposer d'un titre de transport à la station TGO et aux immeubles existants et à venir (ZAC de la Petite Arche) situés à l'est de la gare RER ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Contexte de la station d'Achères-Ville :

La gare d'Achères Ville est située à la périphérie nord-est de la commune d'Achères, dans un secteur d'urbanisation récente. Jusqu'à il y a peu de temps, le seul équipement situé à l'Est des voies ferrées à Achères était le cimetière de la ville. Par conséquent, il n'y avait pas d'enjeu particulier à prévoir la perméabilité de la gare d'Achères-Ville dans la perspective de faciliter les circulations Est-Ouest du secteur. Le développement urbain en cours et projeté (collège, ZAC Petite Arche) justifie le besoin de liaisons est-ouest complémentaires.

La gare d'Achères Ville dispose d'un bâtiment voyageur localisé à l'Ouest des voies ferrées, et de deux quais desservis par les lignes du RER A et L du Transilien. L'accès aux quais de la gare se fait par un passage sous les voies ferrées, accessible à l'Ouest depuis le bâtiment voyageur, et à l'Est depuis l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy). Actuellement ce passage, n'ayant qu'un rôle d'accès aux quais, est uniquement accessible aux personnes disposant d'un titre de transport en cours de validité.

En termes d'intermodalité, un pôle bus est aménagé à l'Ouest au droit de l'entrée principale de la gare RER, et un parking relais récent a été mis en service à l'Est des voies ferrées au droit de l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy). Ce dernier ayant une fonction de parking de rabattement pour les voyageurs du pôle gare, ses usagers peuvent franchir les lignes de contrôle de la gare à l'aide de leur titre de transport pour emprunter le RER A ou la ligne L.

A l'horizon de la mise en service de TGO phase 2, l'offre de transport du pôle d'Achères Ville sera renforcée. L'implantation de la station TGO à l'Est des voies ferrées impliquera un accroissement des cheminements Est-Ouest au sein du pôle d'échanges.

Evolution du contexte avec la mise en service de TGO phase 2 :

A ce stade du projet, et selon la politique tarifaire en vigueur, pour les cheminements intermodaux deux situations seront possibles :

Pour les titulaires de forfaits zonaux (Navigo zone 5) ou d'un billet TGO (O/D¹ valable à Achères) : le passage traversant de la gare RER pourra être emprunté pour les correspondances entre tous les modes présents au pôle d'Achères Ville (TGO, RER A/Ligne L, réseau bus, et parking relais). Pour les accès directs à la TGO depuis les quartiers Ouest de la gare d'Achères Ville, ces usagers pourront également traverser la gare RER.

Pour les titulaires d'un ticket de bus (ticket t+) : il ne sera pas possible d'emprunter le passage traversant de la gare RER avec le ticket t+. Pour effectuer une correspondance, il sera nécessaire d'acheter un billet O/D correspondant au mode emprunté valable à Achères (TGO ou RER) pour poursuivre le trajet. Ainsi, les voyageurs venant du bus devront acheter un billet O/D pour emprunter la TGO et traverser la gare. **Au cours des étapes suivantes du projet, il sera vérifié la possibilité de faciliter ses liaisons intermodales (bus vers RER ou TGO) pour les usagers occasionnels des transports collectifs au pôle d'échanges multimodal d'Achères Ville.**

Enfin, il est précisé que pour la liaison urbaine entre les secteurs Est et Ouest d'Achères Ville, les cheminements pourront se faire, comme c'est le cas aujourd'hui, par l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy), qui sera élargie et réaménagée par le projet TGO phase 2.

Ces divers cheminements possibles sont illustrés sur le schéma ci-après :

¹ Billet Origine/Destination

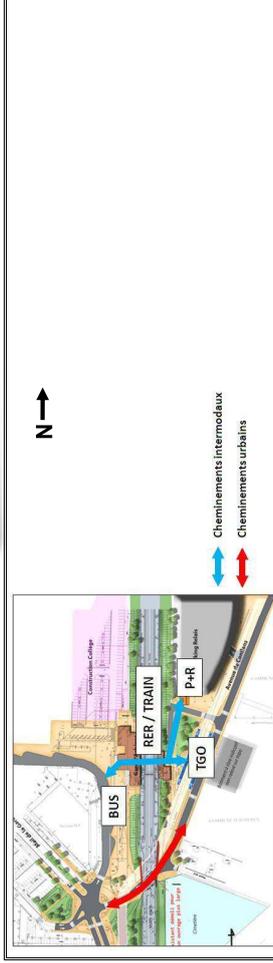


Figure 4 : Parcours intermodaux sur le pôle d'Achères Ville
(Source : STIF, 2014)

Ainsi, du point de vue des transports, il ne s'avère pas nécessaire de rendre le passage existant de la gare d'Achères Ville RER accessible à la libre circulation piétonne, et cela ne fait, par conséquent, pas partie du projet TGO phase 2.

D'un point de vue urbain, le développement en cours du secteur pourrait générer des besoins accrus de traversées Est-Ouest. En effet, l'ouverture prochainement du nouveau collège à l'Ouest des voies ferrées, et le développement de la ZAC Petite Arche à l'Est pourraient générer de nouveaux flux piétonniers traversants. Dans le cadre de ce projet d'aménagement urbain global, indépendamment du projet TGO phase 2, il pourra ainsi être pertinent, au regard des besoins évolutifs du secteur, d'étudier les possibilités d'amélioration et de développement des cheminements piétonniers entre les secteurs à l'Ouest et à l'Est des voies ferrées.

A ce stade des études, l'amélioration des cheminements piétonniers entre la station Achères-Ville et les immeubles de la ZAC de la Petite Arche n'a pas été étudiée. Les études d'AVant-Projet (AVP) pourront permettre d'étudier la faisabilité de différentes solutions en vue d'améliorer ces conditions d'accès à la station d'Achères-Ville.

3. *Est-il prévu de pouvoir charger des vélos à l'intérieur des rames de la TGO dans des conditions similaires à celles décidées pour la phase 1 de la TGO ?*

Réponse des maîtres d'ouvrage

Concernant l'accès aux vélos dans les futurs tram-trains de la TGO (phase 1 et phase 2), le STIF s'engage à prendre les dispositions adéquates pour permettre l'accueil des vélos dans le tram-train, dans les meilleures conditions de sécurité et de confort pour l'ensemble des usagers et dans le respect des règles d'exploitation franciliennes. Le matériel roulant sera à plancher-bas et disposera de zones d'accueil pour les personnes ayant un vélo. **Le matériel roulant sera accessible aux vélos du lundi au vendredi avant 6h30, entre 9h30 et 16h30 et après 19h30 ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés sans restriction.**

Ce point est celui le plus fréquemment évoqué dans le cadre de ce thème, d'abord par les riverains craignant que leurs disponibilités de stationnement personnel soient affectées par le stationnement irrégulier, ensuite par les usagers, parfois eux-mêmes riverains, qui souhaitent un stationnement gratuit ou à prix réduit à proximité des gares.

Un cas particulier a été évoqué : celui de l'accès au parking privé souterrain de l'immeuble situé à l'est de la gare d'Achères-Ville en face de l'accès des voyageurs à celle-ci ; l'implantation de la station TGO ne risque-t-elle pas d'empêcher cet accès ?

Questions :

1. *Quelles sont les mesures envisagées pour sanctionner le stationnement abusif sur des places privées à proximité des gares ?*

Réponse des maîtres d'ouvrage

Concernant le stationnement public, l'élaboration d'une politique de stationnement et sa gestion est une compétence du ressort de la municipalité (ou intercommunalité). Concernant l'éventualité d'un stationnement abusif sur des places privées, il conviendra alors de demander l'intervention des services de police municipale, autorité compétente en matière de régularisation de telles infractions.

Le STIF rappelle qu'il n'est pas prévu de réaliser de nouveau parc relais dans le cadre du projet TGO phase 2. Il appartiendra aux communes (ou intercommunalités) de définir les besoins éventuels de stationnement VP / 2-roues motorisés et d'en porter le montage opérationnel et financier.

2. *Un accroissement significatif des emplacements gratuits réservés aux vélos à l'intérieur des parcs de stationnement couverts et surveillés, tels que celui de la gare d'Achères-Ville, est-il envisagé ?*

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le STIF a élaboré et approuvé en février 2011 le schéma directeur du stationnement vélos (SDSV) en gares et stations. Ce schéma directeur prévoit l'aménagement de stationnement Véligo (abri vélo en accès-libre et/ou consigne sécurisée accessible par passe Navigo) sur toutes nouvelles gares et stations. Le SDSV prévoit plus spécifiquement pour les projets comme celui de la TGO phase 2, l'aménagement d'un abri vélo (20 places) ou d'une consigne vélo sécurisée (30 places) à chaque station.

Il est à noter que l'expérimentation conduite en 2013 sur les 18 premières consignes Véligo a permis de définir des critères d'implantation du stationnement Véligo en fonction notamment de l'environnement autour des gares/stations. Ce retour sur expérience a permis de conclure qu'il est nécessaire d'adapter les besoins en stationnement (type et dimensionnement) à chaque cas de figure (environnement autour des stations).

Le dimensionnement des équipements à prévoir pour les stations TGO seront ainsi affinés en phase d'AVant-Projet en concertation avec les collectivités locales et les associations de cyclistes afin de compléter le programme d'intermodalité au droit des stations TGO.

3. *La politique de l'offre de stationnements de type P + R visera-t-elle à fidéliser les usagers de la TGO, soit en proposant des abonnements de longue durée à des prix compétitifs, soit en encourageant l'utilisation des transports en commun en lieu et place de la voiture personnelle ?*

- Le stationnement

Réponse des maîtres d'ouvrage

Un parc relais existe déjà à proximité immédiate du futur terminus de la TGO à Achères Ville. Le STIF propose de **favoriser l'accès aux futures stations de la TGO en transports collectifs et modes doux**. La restructuration du réseau bus et la définition des aménagements d'intermodalité visant à faciliter l'accès aux stations TGO par les transports urbains seront ainsi précisés au cours de la phase d'Avant-projet, en concertation avec les collectivités locales. L'objectif est de permettre aux usagers de la future TGO de rejoindre les différentes stations de la ligne sans avoir besoin de recourir à l'utilisation de leur véhicule personnel.

Pour la bonne information du public, le STIF rappelle toutefois ci-dessous les principes du parc relais actuellement en vigueur en Ile-de-France, dont celui récemment ouvert à Achères Ville.

Dans le cadre du Schéma Directeur des Parcs Relais le STIF encadre l'abonnement mensuel pour les Parcs Relais labellisés qui est **dégressif en fonction de l'éloignement** de Paris (6 zones tarifaires correspondant à l'ancien découpage Navigo).

Tarifs mensuels en CTTC à pratiquer dans les Parcs Relais en ouvrage			Tarifs mensuels en CTTC à pratiquer dans les Parcs Relais au sol		
Zone tarifaire	Tarif conseillé	Tarif plancher	Zone tarifaire	Tarif conseillé	Tarif plancher
1 et 2	100 €	90 €	1 et 2	90 €	80 €
3	50 €	40 €	3	40 €	30 €
4	40 €	30 €	4	30 €	20 €
5	30 €	20 €	5	20 €	15 €
6	25 €	20 €	6	15 €	10 €

Source : STIF, 2008

Le fait que le STIF n'encadre que le tarif mensuel n'empêche pas les maîtres d'ouvrage et leurs exploitants éventuels de mettre en place des tarifs demi-journée, journée, hebdomadaire, trimestriel, semestriel et annuel.

4. **Le parking du cimetière d'Achères à proximité de la gare d'Achères-Ville sera-t-il réduit en surface par la reconstruction du pont de l'avenue de Conflans ? Restera-t-il en zone gratuite à durée de stationnement limitée ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage précisent qu'à ce stade du projet le **parking du cimetière d'Achères situé à proximité de la gare d'Achères Ville n'est pas impacté** par l'élargissement du pont rail de l'avenue de Conflans, ni par le réaménagement de la rue de Camille Jenatzky/avenue de Conflans dans le cadre de l'insertion de la plateforme de la TGO. **Au cours des études d'Avant-projet**, les emprises définitives du projet et temporaires pour les travaux seront précisées, afin de **déterminer l'impact foncier réel et effectif du projet**.

S'il s'avérerait nécessaire d'occuper temporairement ou définitivement une partie des emprises du parking actuel du cimetière, les modalités d'occupation seront concertées avec la Ville d'Achères, et feront le cas échéant l'objet d'une enquête parcelaire.

Enfin, il est rappelé que **la compétence stationnement relève des communes (ou intercommunalités)**. Il appartiendra ainsi à la Ville d'Achères de déterminer les règles de stationnement du parking du cimetière d'Achères.

5. **Si le projet de mettre l'avenue de Conflans en double sens de circulation sous le pont et au droit de l'accès à la gare RER est maintenu, réduisant ainsi sensiblement la largeur du trottoir devant**

l'immeuble existant, comment sera assuré en toute sécurité l'accès au parking souterrain qui se fait actuellement depuis les directions opposées ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'accès au parking privé de l'immeuble Villa Natura se fait actuellement par la rue Camille Jenatzky/avenue de Conflans dans les deux sens de circulation. L'accès au parking se situe à l'extrémité Sud du bâtiment, au droit de l'entrée Est de la gare d'Achères Ville.

La station TGO d'Achères Ville sera implantée au droit de l'entrée Est de la gare d'Achères Ville. L'extrémité nord de la future station TGO longerait en partie l'immeuble Villa Natura dont son accès au parking. C'est sur cette section que l'emprise de la rue Camille Jenatzky/avenue de Conflans est la plus contrainte, laissant environ 7,5m de largeur pour restituer les voies de circulation VP, les itinéraires cyclables et les trottoirs.

Comme précisé auparavant, une des solutions possibles pour permettre un accès sécurisé à tous sur cette portion contrainte de la rue serait d'y aménager une zone 30 (voire une zone de rencontre). Ceci permettrait d'assurer l'accessibilité de la rue à tous les usagers (VP, cycles, piétons) dans de bonnes conditions de sécurité. **Les maîtres d'ouvrage proposent dans le cadre des études d'Avant-projet d'affiner en concertation avec la Ville d'Achères, les associations de cyclistes, et les riverains concernés les aménagements à prévoir pour assurer une accessibilité optimale du pôle d'Achères-Ville.** Dans ce cadre, **la préservation d'une accessibilité optimale et sécurisée au parking privé de l'immeuble Villa Natura sera également affinée.**

6. **Quelle est la faisabilité d'un parking à étage semi-enterré place de la gare de Poissy GC ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent que **la compétence stationnement relève des communes (ou intercommunalités)**. Le projet TGO phase 2 ne prévoit par ailleurs pas de création de nouveau parking-relais.

Il appartiendra donc à la Ville de Poissy (ou Communauté d'Agglomération de Poissy Achères Conflans) de définir les éventuels besoins de stationnement VP/2-roues motorisés au droit de la station Poissy GC, et le cas échéant de porter son montage opérationnel et financier. A ce jour, **les maîtres d'ouvrage précisent ne pas avoir connaissance d'une étude qui ait pu être réalisée pour vérifier la faisabilité d'un tel parking.**

THEME 5 : L'OFFRE DE SERVICE

Ce thème rassemble tout ce qui concerne le choix du matériel roulant, la tarification, l'intermodalité, le fret et l'exploitation de la ligne (horaires, cadencement,...). Il est abordé dans quelques observations.

- *Choix du matériel roulant*

La principale remarque exprimée à plusieurs reprises concerne le choix d'une solution tram-train en lieu et place d'un train classique ; la raison donnée généralement par les personnes s'exprimant sur ce thème résiderait dans l'économie faite grâce à la réutilisation de matériels libérés par leur remplacement sur d'autres lignes, sans qu'ils soient pour autant obsolètes. Un autre reproche fait au tram-train est l'utilisation de deux systèmes d'alimentation électrique différents, sans que la justification de ce reproche (complexité, fiabilité ou coût des infrastructures) soit explicitement exprimée.

Questions :

1. **le maître d'ouvrage peut-il développer les arguments ayant conduit au choix du tram-train et la nature des avantages qu'il apporte par rapport à la solution du train classique ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent que les éléments sur le choix du mode sont décrits en Pièce A du dossier d'enquête publique (page 129).

Ils précisent que **le choix du mode s'est porté sur le tram-train pour permettre une circulation à la fois sur le Réseau Ferré National (RFN), et sur des réseaux urbains à l'instar du tramway**. L'un des enjeux majeurs de la TGO, dans ses différentes phases, réside en effet dans sa capacité à relier la GCO aux lignes radiales, en provenance ou en direction de Paris. La configuration des voies ferrées existantes et du trafic ferroviaire actuel aux extrémités de la ligne (Saint-Cyr RER au sud, Saint-Germain RER et Achères-Ville au nord) oblige les rames à sortir du RFN et à circuler en milieu urbain. **Le mode tram-train s'impose donc à la TGO pour réaliser les maillages avec le RER A** (Saint-Germain-en-Laye et Achères), **le RER C** (Saint-Cyr-l'École) **et les lignes Transiliennes** (Saint Cyr RER et Achères Ville), par ailleurs essentielles à l'attractivité globale de la TGO. **Le mode train ne le permettrait pas.**

Du **point de vue capacitair**e, le matériel de type tram-train pouvant accueillir 250 voyageurs s'avère également **bien adapté aux besoins** évalués dans le cadre des études de fréquentation prévisionnelle. En heure de pointe, sur chacune des missions (St Cyr RER à St Germain RER et St Cyr RER à Achères Ville), la charge maximale s'éleve en effet à 150 voyageurs par rame (hypothèse d'un tram-train toutes les 10 minutes par mission).

Le tram-train a par ailleurs l'avantage d'être plus léger qu'un train classique et donc **moins bruyant**.

Concernant la **vitesse du tram-train**, le matériel roulant est plus rapide qu'un tramway car il peut circuler jusqu'à 100 km/h sur le RFN. Il est important de rappeler qu'un des objectifs majeurs du projet est de créer une liaison rapide entre plusieurs pôles des Yvelines, ainsi le mode tramway serait inadapté. Les temps de parcours entre les stations ne seraient pas améliorés avec l'utilisation d'un mode train car les interstations sont trop rapprochées pour permettre une accélération à plus de 100 km/h.

Lors de la concertation préalable sur la phase 2 de 2013, la SNCF a également précisé que les **avantages du tram-train** en termes de potentiel d'accélération, de gabarit et de mode de circulation lui **permettent de déroger aux règles des trains classiques**. Ceci permet ainsi **l'aménagement de stations de type tramway**. A chaque

station de la TGO les passages de quai à quai se feront ainsi à niveau, permettant un gain de temps (y compris pour les personnes à mobilité réduite) non négligeable par rapport à un passage dénivelé qui serait nécessaire dans le cadre d'un mode train classique.

2. **peut-il également faire part de manière objective du retour d'expérience des équipements opérationnels de ce type, en France comme à l'étranger, et des actions correctives conduites au vu de l'exploitation des premiers projets ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage précisent tout d'abord qu'il convient de discerner les équipements opérationnels des équipements de sécurité.

En ce qui concerne les équipements opérationnels, la définition du projet TGO va prendre en compte les expériences vécues et menées sur les lignes existantes, ainsi que des éventuelles avancées technologiques se présentant durant le projet.

Les dossiers de sécurité qui seront instruits pour la TGO se référeront, quant à eux, à ceux délivrés pour les lignes existantes et aux mesures de corrections éventuellement prises à la suite d'événements rencontrés depuis leur mise en service.

- *Exploitation de la ligne : Cadencement – Fréquence – Horaires – Régularité – Tarification*

Ces différents sous-thèmes ont été souvent identifiés à partir de conversations engagées avec les visiteurs des permanences plutôt que par l'exploitation des observations portées sur les registres d'enquête. De fait des interrogations se font jour quant à la pertinence de certains choix, tels que le passage de la double voie à une section à voie unique à proximité d'Achères Chêne Feuillu, susceptible d'affecter la régularité du service, la fréquence de passage annoncée ne correspondant pas à celle des lignes interconnectées, l'exploitation de la ligne uniquement par des trains respectant tous les arrêts au détriment d'un temps de trajet réduit pour un parcours bout en bout.

Les avis sont partagés quant à la pertinence de l'amplitude des horaires, qui a été jugée parfois trop grande.

Un sous-thème qui ne semble pas avoir été traité dans le dossier est celui de la tarification qui sera appliquée, le système actuel radial de tarification des abonnements paraissant mal adapté avec l'extension du maillage par des tangentiels ; à ce sujet, deux observations ont exprimé la crainte d'un surcoût de zone.

Enfin et même si cet aspect ne relève pas stricto sensu du sujet de l'enquête, certaines personnes font remarquer que l'intérêt et la performance de la TGO dépendent fortement des lignes auxquelles elle sera interconnectée et soulignent de façon répétée la "robustesse" insuffisante du RER A sur la branche de Saint Germain.

Questions :

1. **Le maître d'ouvrage peut-il apporter des précisions sur les études qui ont permis de fixer les paramètres opérationnels de la TGO, tels que l'origine des retards potentiels attendus, les solutions envisagées pour réduire leur impact, le choix de la fréquence des passages et de l'amplitude des horaires ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les prévisions de trafic ont permis d'estimer la fréquentation attendue pour le tram-train au regard de la fréquence offerte aux voyageurs. Une fréquence trop faible (intervalle de temps important entre deux trains) pénalise

fortement l'attractivité de la ligne et notamment son intérêt pour les correspondances avec les radiales ferroviaires. A contrario, une fréquence trop élevée amènerait à une sous-utilisation des véhicules en service en sus des difficultés et des coûts d'exploitation importants.

Le choix retenu pour l'offre de service est d'un train toutes les 10 minutes aux périodes de pointe pour chacune des missions, soit la même offre que pour les branches du RER A avec laquelle la TGO est en correspondance. Sur le tronçon commun entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain GC, la fréquence est donc double avec un intervalle de 5 minutes aux heures de pointe.

Quant à l'amplitude horaire de la TGO (du lundi au samedi de 6h à minuit, le dimanche et jours fériés de 6h30 à 22h), elle devra assurer les correspondances avec le réseau ferroviaire sur l'ensemble de la journée. De plus, ces amplitudes correspondent à celles envisagées à ce stade des études mais pourraient être ajustées en fonction des besoins observés sur la ligne.

Dans le cadre des études d'Avant-Projet de TGO Phase 1, les études d'exploitation analysent le programme d'exploitation des deux phases afin de vérifier le bon fonctionnement de l'ensemble de la ligne, notamment sur le tronçon commun entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain Grande Ceinture. De plus, un test de robustesse sera réalisé afin d'étudier plusieurs scénarios avec des retards de différentes importances. Ceci permettra d'analyser leurs impacts en vue de les traiter et de les minimiser.

SNCF est maître d'ouvrage des éléments relatifs à l'exploitation-circulation des services de transport. En tant qu'autorité organisatrice des transports, le STIF s'est doté d'une AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage) afin de bénéficier d'une expertise en termes d'exploitabilité pendant les études de Schéma de Principe (SDP), Avant-Projet (AVP) et Projet (PRO) du projet Tangentielle Ouest (phase 1 et phase 2).

2. Peut-il également faire part de ses réflexions en matière de tarification et de simplification de l'offre tarifaire (zonage, billets combinés, etc) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le trajet à bord de la TGO sera soumis à la tarification en vigueur pour les transports en commun franciliens au moment de sa mise en service.

A l'horizon de la phase 2, sous réserve d'un maintien du plan de zonage actuel, les stations desservies par la TGO seront :

- en zone 4 pour Saint-Germain RER A, Camp des Loges, Saint-Germain GC, Saint-Germain-Bel-Air-Fourqueux, Mareil-Marly ;
- en zone 5 pour les autres stations du parcours : Achères-Ville RER, Achères-Chêne Feuillu (station à réaliser à plus long terme), Poissy Grande Ceinture, Saint-Nom-la-Bretèche, Forêt de Marly, Noisy-le-Roi, L'Étang-la-Ville, Bailly, Allée Royale de Villepreux (prévue à plus long terme), Saint-Cyr ZAC, Saint-Cyr RER.

Un trajet effectué avec un forfait nécessite de posséder toutes les zones tarifaires traversées pour effectuer ce trajet (ici « 4 et 5 » ou « 4 » ou « 5 » selon le trajet effectué).

Par ailleurs, pour les voyages occasionnels, le billet Origine/Destination permet d'effectuer un trajet entre 2 gares du réseau Ile-de-France (trains Transilien ou RER). Il est valable dans un sens ou dans l'autre, pour un trajet continu, dans une limite de 2 heures.

La compétence tarifaire du STIF est exclusive et non déléguée. Néanmoins, le STIF est ouvert à toute proposition qui aurait des effets positifs pour le public mais en restant vigilant à la lisibilité, la cohérence et l'équité de la tarification en Ile-de-France. Il doit également veiller à l'équilibre économique du système de transport francilien. En ce sens, le STIF réfléchit continuellement à l'amélioration de son système billettique et tarifaire.

3. Dans un objectif de simplification de la gestion des circulations, il a été décidé a priori d'exploiter les sections 1 et 1+2 de la TGO par des rames les parcourant de bout en bout et alternées sur le tronçon commun. Si le besoin en est exprimé par les usagers et si l'examen de l'exploitation initiale de la ligne en apporte la justification, peut-on envisager une évolution de cette configuration avec l'introduction de circulations ne couvrant qu'une partie de l'ensemble de la ligne ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les études de trafic ont montré qu'il n'existe pas de position pour la réalisation d'un terminus partiel qui ne pénaliserait pas les voyageurs (c'est à dire un point où la quasi totalité des voyageurs monteraient ou descendraient mais où peu de voyageurs ne feraient que passer). L'introduction d'une correspondance sur l'une des missions augmenterait le temps de parcours des voyageurs ou générerait un déséquilibre important du trafic entre missions.

Il est rappelé aussi qu'au cours des études, il a été démontré que la mise en place d'une liaison directe entre Achères et St Germain RER s'est révélée trop contraignante techniquement et trop onéreuse, en plus de générer un impact complémentaire sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Enfin, un service partiel serait possible techniquement (notamment intéressant en cas de situation perturbée), mais les maîtres d'ouvrage rappellent que la vocation de la desserte de TGO est d'offrir une offre de service régulière et systématique de toutes les stations (fonctionnement de type tramway). A ce titre il est rappelé, qu'à l'horizon de la mise en service de TGO phase 2, la desserte en heure de pointe sur chacune des branches de la TGO (St Cyr RER – St Germain RER et St Cyr RER – Achères-Ville) sera d'un train toutes les 10 minutes par sens de circulation, ce qui permet une fréquence d'un train toutes les 5 minutes par sens de circulation sur le tronçon commun entre St Cyr RER et St Germain GC.

• Intermodalité

Ce sous-thème regroupe les observations ayant trait à la cohérence de l'offre de transport locale offerte par la TGO, abstraction faite des interconnexions qu'elle est susceptible d'offrir avec le réseau ferré existant.

Indépendamment des observations relatives à l'usage des véhicules personnels qui ont été traitées dans le thème 4, les interrogations portent sur la cohérence avec les autres réseaux de transport urbain, essentiellement des autobus à propulsion classique, qu'ils soient propres à chaque commune, entre les trois communes concernées par l'enquête ou dans un périmètre plus large permettant le rabattement des usagers depuis des zones actuellement mal desservies.

Sans que ces propositions soient appuyées par un argumentaire détaillé, plusieurs observations proposent l'introduction d'autobus à propulsion électrique en complément, voire en remplacement de la TGO.

Questions :

1. Est-il envisagé un examen détaillé de l'offre locale de transport complémentaire existante et un aménagement urbain, hors proximité des gares (sujet traité dans le thème 4), approprié permettant d'accroître l'attractivité de celle-ci ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme déjà précisé en réponses aux questions du thème 4, le STIF souhaite favoriser l'accès des futures stations TGO aux transports collectifs et aux modes doux. En phase d'Avant-projet seront ainsi précisées, en concertation avec les collectivités locales, les grandes lignes d'une restructuration du réseau bus dans les communes concernées par la TGO. C'est également à cette étape du projet que les hypothèses de desserte au droit des stations pour les autres modes (VP, 2-roues motorisés, vélos, piétons) seront affinées. Il est rappelé que pour les besoins de stationnement VP/2-roues motorisés c'est aux villes (et intercommunalités) de se prononcer, et le cas échéant d'en porter le montage opérationnel et financier.

En fonction des hypothèses retenues les aménagements au droit des stations, et plus largement au niveau des voiries (compétence des villes/intercommunalités et Département des Yvelines) seront ainsi affinés en vue d'optimiser le rayonnement de la TGO.

Le STIF est en contact permanent avec les collectivités sur l'offre globale de transport. Des ajustements se font régulièrement sur le réseau lorsque le besoin se fait ressentir.

2. **D'autres moyens de transport que l'autobus classique, tels que navettes en site propre ou utilisant la voirie routière (BHNS, TCSP), ont-ils été évoqués dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent que la TGO vise principalement pour objectif de développer une liaison de rocade rapide en correspondance avec le réseau RER et Transilien en lien avec Paris. Ainsi à l'horizon de la mise en service de la phase 2, la TGO sera en correspondance avec le RER A à Saint-Germain RER et à Achères-Ville, le RER C à St Cyr RER, et le Transilien à St Cyr RER (lignes N et U), Saint Nom la Bretèche (ligne L), et Achères-Ville (ligne L). A l'horizon de la réalisation d'Achères Chêne Feuillu, la connexion avec le groupe V (futur EOLE) sera également assurée.

Afin d'optimiser le maillage de la TGO au niveau local, une restructuration du réseau bus local des communes concernées sera étudiée dans la perspective de faciliter le rabattement et diffusion au droit des stations TGO. A ce stade du projet, il n'est pas prévu au Nouveau SDRIF, ni au PDUJF de développer une offre de transport complémentaire de type BHNS ou TCSP en lien avec la TGO.

Toutefois, en fonction des résultats des études sur la nouvelle variante de tracé à Poissy, et sous réserve de l'accord des financeurs (Département des Yvelines, Région Ile-de-France, Etat), il pourrait être regardé parallèlement aux études de la TGO les possibilités de développer une offre performante pour assurer les correspondances entre Poissy GC et Poissy RER.

3. **Le STIF s'engage-t-il à maintenir et/ou développer une offre de bus de qualité en complément de l'exploitation de la TGO ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme déjà précisé ci-avant, le STIF vise pour objectif de favoriser l'accès aux stations TGO en transports collectifs et en modes doux. L'étude de restructuration bus, qui sera entamée en phase d'Avant-projet et affinée deux ans avant la mise en service de la TGO, permettra de définir en concertation avec les collectivités locales une offre de bus adaptée en vue d'organiser une complémentarité entre ces deux modes de transport.

• Fret

Omniprésent dans l'enquête publique relative à la phase 1 de la TGO, ce sous-thème a été rarement abordé (5 observations) dans le cadre de cette enquête sur la phase 2.

Réponse globale des maîtres d'ouvrage

Le projet de Tangentielle Ouest ne prévoit pas la circulation de train de fret sur son tracé. La ligne est dédiée aux circulations de voyageurs.

L'Etat demande néanmoins aux Maîtres d'ouvrage de préserver l'évolutivité de la ligne : les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la Tangentielle Ouest devront permettre de faire circuler d'autres convois que

Observations en réponse au procès verbal de fin d'enquête

les tram-trains. L'objectif est, afin de ne pas générer de surcoûts éventuels, de ne pas empêcher les trains de fret de pouvoir un jour emprunter cette ligne si le besoin était avéré.

Cependant, la maîtrise d'ouvrage confirme que le projet ne prévoit pas de circulation des trains de fret. Le dossier d'enquête d'utilité publique (pièce A p.64) énonce que la ligne de la Tangentielle Ouest sera dédiée au tram-train, « Les tronçons de la Grande Ceinture circulés par les tram-trains de la TGO lui seront dédiés. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pas envisagée. »

Ce point a été confirmé par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France dans ses courriers des 20 juillet 2011 et 23 avril 2013 : « la TGO sera dédiée à la circulation du tram-train. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pour l'instant pas envisagée, ni à moyen, ni à long terme. »

Par ailleurs, l'ouverture éventuelle de la ligne au fret constituerait un projet à part entière, pour lequel devraient être menées une nouvelle consultation du public et de nouvelles études spécifiques (instruction sécurité, impacts sonores...). Les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces nuisances seraient définies en fonction des résultats de ces études.

Questions :

1. **Le maintien de la possibilité de faire transiter du fret sur la ligne TGO, comme cela a été demandé par la DRIEA, est-il confirmé ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Dans son courrier du 20 juillet 2011, la DRIEA a donné son accord pour que la ligne TGO soit dédiée aux circulations de type tram-train tout en conservant les caractéristiques techniques permettant de faire circuler en cas de besoin et à échéance plus lointaine, sur l'infrastructure des trains classiques et notamment de fret. Cette disposition reste valable aujourd'hui.

2. **Quelles mesures conservatoires peuvent être prises à ce jour pour répondre positivement à la demande exprimée par la DRIEA ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Dans ce courrier du 20 juillet 2011, la DRIEA donne son accord pour que les mesures conservatoires à retenir soient les suivantes :

- Les profils en long doivent avoir des rampes maximales de 15/1000 ;
- L'électrification de la ligne doit être de 25 kV sur les sections du RFN (Réseau Ferré National) ;
- Le gabarit des ouvrages d'arts doit être au gabarit « GB1 » ;
- La plateforme doit être apte aux trains à 22.5 tonnes par l'essieu.

3. **Quelles sont les raisons qui pourraient justifier à l'avenir la nécessité de rouvrir un jour la TGO au trafic de fret ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

La décision de rouvrir la grande ceinture au trafic de fret est une question d'intérêt national qui serait émise par l'Etat au titre de son rôle régalien. A ce titre, les Maîtres d'ouvrage ne disposent pas des informations stratégiques nécessaires à la réponse à cette question. Toutefois, il est nécessaire de rappeler que cette réouverture ferait l'objet d'un projet ad-hoc.

- Liaison sans rupture de charge Cergy Saint-Germain RER

L'observation (n° SG46) de Monsieur le Président du Conseil général du Val-d'Oise présente la demande d'une desserte directe entre Cergy-Pontoise et Saint-Germain RER sans rupture de charge.

Question 1. cette variante est-elle possible techniquement et en matière d'exploitation ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent qu'à ce jour les premières études d'opportunité sur le prolongement de la TGO à Cergy n'ont pas permis d'arrêter un tracé précis pour permettre l'approfondissement des études. Une fois que la phase 2 de la TGO sera stabilisée, le STIF reprendra alors les réflexions sur le prolongement vers Cergy.

L'opportunité de réaliser une liaison sans rupture de charge entre Achères et Saint-Germain RER a toutefois fait l'objet d'études techniques lors des réflexions sur le projet. Celle-ci s'est cependant révélée trop contraignante techniquement et trop onéreuse. De plus, cette solution impliquait une emprise supplémentaire sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye.

Dans la configuration actuelle, la réalisation d'une liaison directe à Saint-Germain RER impliquerait de rebrousser les rames à Saint-Germain GC. En phase d'Avant-projet, dans le cadre des études d'exploitation de la phase 2, il conviendrait de vérifier la robustesse en exploitation de la TGO dans le cas où des rames surstationneraient à Saint-Germain GC. Outre les éventuels impacts sur la robustesse de l'exploitation, cette solution nécessiterait de prévoir un temps de retournement important pour les tram-trains, pouvant nécessiter l'achat de nouvelles rames afin de permettre l'exploitation de la TGO.

THEME 6 : SECURITE, SURETE

Ce thème représente 11 observations déposées ; il a fait aussi l'objet de remarques orales au cours des permanences.

- *Sécurité en station*

Certaines stations seront situées à des emplacements relativement isolés ;

Question : en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sécurité des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent que cette problématique est rencontrée lors de la création de tous types de transports collectifs (tramways, métros, bus,...) et qu'ils possèdent ainsi les compétences nécessaires au bon traitement de cette problématique.

Les maîtres d'ouvrage précisent qu'une équipe commerciale itinérante circulera sur la ligne afin d'assurer différentes missions d'information, ou encore de surveillance de la ligne.

Les conducteurs de tram-train, en liaison permanente avec le poste de régulation, observeront la situation à bord des rames et sur les quais, lors de leur desserte des stations.

En station, les voyageurs bénéficieront également de bornes d'alarme en relation directe avec le Poste de régulation de la ligne, ainsi que d'équipements de vidéo surveillance pour une visualisation directe et un enregistrement des images de l'ensemble des quais.

Toutefois, il est important de noter que ces dispositifs seront établis dans le respect des libertés publiques et individuelles, et comporteront les garanties nécessaires à la protection de la vie privée.

- *Sécurité dans les rames*

Même question en ce qui concerne les usagers dans les rames ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les rames offriront une liaison d'interphonie entre les voyageurs et le conducteur ; ce dernier sera par ailleurs visible à travers la paroi de la cabine de conduite. Elles seront équipées également de système de vidéo surveillance pour une visualisation directe et un enregistrement des images de l'ensemble de la rame.

Toutefois, il est important de noter que ces dispositifs seront établis dans le respect des libertés publiques et individuelles, et comporteront les garanties nécessaires à la protection de la vie privée.

- *Sureté d'exploitation*

Quelques personnes ont interrogé la commission d'enquête sur les risques résultant de la circulation des rames en mode tram sur la voie publique : collision avec d'autres véhicules, accidents de personnes,...

(voir notamment à ce sujet la contribution de M. Georges Darbois, n° SG 42, qui indique qu'en 2012 il s'est produit 1027 collisions de tramways avec tiers, faisant 335 victimes dont 26 blessés graves et 2 tués...)

Question : Avis du futur exploitant ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le matériel de type tram-train est encore peu répandu en France. Ainsi, il n'y a que peu de données disponibles en termes d'accidentologie de ce mode. Dans la réponse à cette question, les données étudiées sont celles issues du rapport « ACCIDENTOLOGIE DES TRAMWAYS : Analyse des événements déclarés » (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés, Février 2014). En 2012, 1207 collisions de tramways avec tiers ont été recensées, faisant effectivement 335 victimes (307 blessés légers, 26 blessés graves et 2 tués). Toutefois, ces chiffres sont à relativiser car la comparaison avec les bus montre que le tramway est source de 0,35 événements/10 000kms (0,298 pour les lignes mises en service après 2003) tandis que le bus provoque environ 0,8 événements/10 000kms.

Il faut noter que la majorité des collisions avec tiers interviennent aux carrefours (85% des incidents proviennent des interfaces avec la circulation routière), or sur le projet de TGO phase 2, il existe un seul carrefour à proximité du terminus de la ligne à Achères Ville RER. L'accidentologie sur une telle ligne devrait, par conséquent, être plus faible que celle observée sur les lignes de tramways classiques.

Les maîtres d'ouvrage précisent aussi que, conformément au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, l'engagement des travaux et la mise en service commercial de la TGO seront respectivement conditionnés à l'approbation d'un dossier préliminaire de sécurité et d'un dossier de sécurité par le préfet de la Région d'Île-de-France. Pour ce faire, le préfet s'appuie sur l'avis des services de contrôle de l'Etat compétents en matière de sécurité ferroviaire (EPSF et STRMTG) et de direction des opérations de secours (préfecture du 78 et SDIS 78).

Les dossiers de sécurité présentent ainsi notamment le programme du projet, l'analyse des risques de sécurité ainsi que l'ensemble des mesures permettant de répondre à ces risques. Dans ce cadre, la justification des modalités de protection de la plate forme ferroviaire, du système de priorité aux carrefours et de la signalisation lumineuse tricolore sont précisément décrites. Ces dossiers de sécurité et, plus largement, l'ensemble du projet, font par ailleurs l'objet d'une évaluation indépendante par un (ou plusieurs) organisme(s) qualifié(s) et agréé(s) (OQA) dont l'agrément est délivré par la commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés (CNESTG) placée auprès des ministres des Transports et de l'Intérieur.

- *Les passages à niveau*

Les passages à niveau situés dans le périmètre du golf ont été traités ci-dessus

Quelques habitants de Poissy, dont la maison est située entre la voie ferrée et la forêt, sont intervenus pour s'assurer que le PN 10.6 sera effectivement maintenu, car c'est leur seul accès vers l'arrêt de bus situé Boulevard Rose ; la suggestion d'un passage souterrain ou une passerelle ne fait pas l'unanimité, cet ouvrage devant être accessible aux vélos et voitures d'enfant (et respecter les obligations en matière de déplacement des PMR).

Questions :

1. Dispositions qui seront prises pour assurer la sécurité du PN 10.6 à la remise en service de la ligne ?
2. Même question en ce qui concerne le PN 11.2, posée par un intervenant pratiquant la randomnée ?

Réponse globale des maîtres d'ouvrage

A ce stade des études, les dispositions prises pour assurer la sécurité des Passages à Niveau (PN) dont les PN 10.6 et 11.2 ne sont pas encore déterminées. Ces dispositions seront étudiées ultérieurement lors des phases Avant-projet et Projet.

Plus généralement, concernant la sécurité, les franchissements à niveau des voies ferrées, par des véhicules ou des piétons, ne sont autorisés qu'aux PN qui sont **spécialement aménagés pour cela** (croisement route / fer).

Les PN sont donc soumis à une réglementation stricte. Il résulte ainsi de l'arrêté du 18 mars 1991 que chaque PN fait l'objet d'un **arrêté préfectoral de classement dans une des quatre catégories, qui en fixe aussi le niveau d'équipement.**

Les critères définis dans l'Arrêté Ministériel (et permettant de catégoriser chaque PN) sont les suivants :

catégorie	circulation routière	type	barrières	signalisation	conditions
1ère	ensemble des usagers de la route	SAL 4 SAL 2 gardés	4 demi-barrières 2 demi-barrières barrières	automatique automatique manœuvrées par agents SNCF	V max trains < 60km/h V < 160km/h
2e	ensemble des usagers de la route	croix St André croix St André +stop SAL 0	non non non	croix St André croix St André + stop automatique	visibilité V < 140km/h; M(1) < 5000; trafic routier < 1000j; conditions de visibilité moindres toléré. V < 140 km/h; pas de conditions de visibilité
3e	piétons seuls		portillon facultatif	non	
4e	usage privé	SAL	barrières barrière fermée	automatique non	lignes voyageurs et trafic élevé

En fonction de la catégorie à laquelle il est soumis, le PN doit être équipé de la manière suivante :

Catégorie 1 – les PN protégés avec barrières :

Ils sont équipés, dans tous les cas, de barrières (automatiques ou manuelles) ou de tout autre dispositif (signalisation sonore et lumineuse), permettant de barrer la chaussée de part et d'autre des voies ferrées.

Ils peuvent être complétés par des portillons, utilisés par les piétons à leurs risques et périls.

Catégorie 2 – les PN sans barrière :

En règle générale, ils sont équipés simplement d'une croix de Saint André, complétée dans certains cas par un stop et sont franchis sous l'entière responsabilité de l'usager de la route. Celui-ci doit disposer d'une visibilité suffisante pour pouvoir franchir sans danger le PN. L'arrêté ministériel fixe les distances de visibilité requises, qui dépendent de la vitesse de circulation des trains.

Catégorie 3 – les PN piétons :

Les passages pour piétons peuvent être équipés de portillons (fermeture sous l'effet de la gravité) ou encore de barrières fixes en chicane qui indiquent aux piétons la présence d'un danger.

Catégorie 4 – les PN privés :

Les PN privés (pour piétons ou pour véhicules automobiles) font l'objet d'une catégorie particulière. Ils sont exploités dans les conditions fixées dans une convention avec l'exploitant ferroviaire. Sur les lignes « voyageurs »

à fort trafic, ils sont munis d'une signalisation automatique, de barrières et portillons. Les barrières manœuvrées à la main et les portillons doivent être fermés à clé.

Chaque PN est étudié individuellement et fait l'objet de nombreuses analyses et études avant qu'une solution finale ne soit retenue. En effet, de nombreux jalons « Sécurité » rythment la vie du projet. Ces jalons clés sont les suivants :

a/ Le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) : ce document a pour but de présenter le contexte de l'opération, les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et les principaux enjeux en matière de sécurité, dont les PN, dans l'optique de préciser les dispositions à mettre en œuvre pour la construction et l'exploitation de la ligne. Dans un premier temps, les analyses présentées dans ce document sont validées par les « directions sécurité » de chaque Maître d'ouvrage. Ensuite, ce dossier est envoyé, pour décision portant avis, aux organismes publics spécialisés sur les aspects sécuritaires. Dans le cas du RFN, c'est l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) qui rend sa décision portant avis. In fine, tous ces éléments sont envoyés au Préfet. En cas de non validation, ce document doit être réétudié.

b/ Le Dossier Particulier de Sécurité (DPS) : une fois le DDS validé, le DPS est constitué. Ce document a pour objectif de présenter l'analyse des dangers et la conception des solutions envisagées pour les supprimer. Après la validation par les services sécurité internes aux Maîtres d'ouvrage, ce document est envoyé à un **Organisme Qualifié et Agréé (OQA)** indépendant. L'OQA émet un rapport certifiant, ou non, de la **bonne mise en place de la démarche qualité ainsi que de la cohérence des solutions techniques retenues avec les exigences de sécurité.** Ce rapport est ensuite envoyé avec le DPS à l'EPSF pour avis. Il suit ensuite, les mêmes étapes de validation que le DDS.

c/ Le Dossier de Sécurité (DS) : ce document est réalisé après la fin des travaux et a pour objectif de démontrer que la réalisation du projet est conforme avec la conception et les règles d'exploitation et de maintenance définies dans le DPS. Il suit également les mêmes étapes que les deux documents précédents, OQA inclut.

Ainsi, depuis l'identification des PN jusqu'à la construction de ses aménagements, chaque étape garantissant la sécurité de l'ouvrage est à la fois validée par les services de sécurité internes aux Maîtres d'ouvrage, par les établissements publics de sécurité, et par les organismes indépendants compétents et par l'Etat.

- *clôture de la ligne*

Question : est-il prévu une clôture le long de la voie ferrée, plus particulièrement dans la traversée de zones habitées ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Concernant la section RFN de la TGO phase 2 (longueur 7,1 km) entre St Germain GC et Achères Chêne Feuillu :

Suite au décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006, RFF n'est pas soumis à une obligation de clôturer ses emprises et installations. Toutefois, pour les projets de renouvellement de ligne notamment, il est prévu que « des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations ».

Dans le cas de TGO phase 2, les trains circulent à une fréquence de 10 minutes en HP et de 30 minutes en HC à une vitesse maximale de 100 km/h. Il est donc prévu de mettre des clôtures bloquant toute intrusion humaine mais permettant la traversée par la petite faune aux endroits indiqués suite à l'étude écologique intégrée dans l'étude d'impact. Il est à noter que toute la faune pourra traverser la ligne au droit des passages à niveau et des PRO

réaménagés pour faciliter leur passage (Pont de la Mare aux Bœufs, Route des Voilières).

Ces clôtures sont envisagées sur tout le linéaire de TGO en dehors des ouvrages d'art pour lesquels les études viendront définir le besoin, ou non, d'en installer.

Les clôtures ayant pour rôle de délimiter les emprises ferroviaires, il est actuellement prévu de les poser en pied de talus. Toutefois, lors des études d'avant-projet (AVP), leur emplacement pourra être concerté avec les acteurs locaux afin notamment d'optimiser l'entretien des talus.

Concernant la section urbaine de la TGO phase 2 (longueur 2,6 km) entre Achères Chêne Feuillu et Achères Ville :

La section urbaine de la TGO, d'une longueur de 2,6 km, concerne le tracé compris entre Achères Chêne Feuillu et Achères Ville. Il s'agit d'une plateforme nouvelle de type tramway, qui vient ainsi prolonger les voies rénovées de la Grande Ceinture jusqu'à Achères. Ces voies nouvelles sont implantées parallèlement et au plus près des voies ferrées déjà existantes dans le secteur.

A ce stade du projet, il est prévu de **séparer uniquement les infrastructures de la TGO et des voies ferrées existantes par une clôture basse et continue jusqu'à l'entrée de la zone urbaine d'Achères**. Au cours des études d'Avant-projet (AVP) il sera vérifié si une telle clôture s'avère nécessaire, notamment pour garantir la sécurité et la fiabilité de l'exploitation, et le cas échéant étudier la configuration de cette clôture (degré de perméabilité pour la faune). Il est précisé qu'actuellement certaines sections des voies ferrées existantes sont déjà délimitées par des clôtures, notamment pour délimiter les divers faisceaux de voies.

En zone urbaine d'Achères, **il n'est pas prévu d'installer de clôtures le long de la plateforme tramway.**

Enfin, **pour des raisons de sécurité et afin de garantir une bonne exploitation de la TGO, la zone de transition entre le réseau ferroviaire (alimentée en 25kV) et le réseau urbain (alimentée en 750V), située au nord-est de la station d'Achères Chêne Feuillu, sera entièrement clôturée**. Ceci notamment pour éviter les freinages dus à l'irruption intempestive de tiers (public ou grande faune) sur la plateforme induisant un risque d'arrêt sous caténaire non alimentée. Au cours des études d'Avant-projet, l'aménagement de cette zone de transition sera affiné.

THEME 7 : ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE ET UTILITE ECONOMIQUE DU PROJET

Ce thème est abordé de manière plus ou moins approfondie, dans 27 observations.

• La fréquentation

Avec la justification écologique de ce projet ferroviaire, le paramètre "fréquentation" est un élément fondateur de la pertinence du projet. Sur ce point, une nette majorité d'avis met en doute l'intérêt de la TGO et sa capacité à capter une part significative de la demande de déplacement par transfert modal depuis la voiture individuelle. D'une part, les esprits sont marqués par l'échec commercial de l'exploitation actuelle du tronçon de la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi, d'autre part la confiance médiocre accordée au RER A du fait de sa fiabilité insuffisante conduit les usagers à douter de l'intérêt réel de la TGO.

Les éléments d'attractivité de la TGO exprimés pendant l'enquête sont :

- un nombre réduit de ruptures de charge ;
- un temps concurrentiel de parcours de bout en bout ;
- une prolongation de la ligne au Nord comme au Sud ;
- une robustesse de service minimisant les aléas et leurs conséquences.

Questions :

1. **Le maître d'ouvrage peut-il apporter des informations complémentaires sur les études qui ont conduit aux estimations de fréquentation figurant dans le dossier d'enquête et utilisées pour le dimensionnement de l'exploitation de la ligne ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les prévisions de trafic présentées dans les dossiers d'enquête publique des phases 1 et 2 du projet de TGO sont issues du modèle du STIF, le modèle ANTONIN 2 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures).

Ce modèle, développé dans la fin des années 90 a connu depuis de nombreuses améliorations. Il constitue depuis plusieurs années un des modèles de référence en Ile-de-France pour la réalisation des prévisions permettant de dimensionner les projets de transports collectifs. Pour comprendre les principes de fonctionnement du modèle, le lecteur pourra se reporter à l'annexe 1 ou pour plus de détails sur le site du STIF².

La capacité du modèle à estimer les trafics futurs est confortée par sa capacité à reproduire les déplacements actuels en transports collectifs. Egalement en annexe 1, se trouve une comparaison entre le trafic reconstitué par le modèle et les comptages actuellement observés des lignes du secteur d'étude. Il est montré notamment que le trafic modélisé de la Grande Ceinture Ouest est très proche des derniers comptages effectués en 2012 sur cette ligne.

2. **Un programme de modernisation et de fiabilisation du RER A vient d'être entrepris: le maître d'ouvrage peut-il en présenter les principaux aspects et en particulier tout ce qui serait susceptible de rendre par contre coup plus rentable l'exploitation de la TGO ?**

Concernant le RER A, le STIF précise que l'intérêt premier de la TGO est l'amélioration du maillage du réseau. A partir du moment où le réseau est amélioré, les usagers disposent d'un itinéraire alternatif en cas de dysfonctionnement.

Afin d'augmenter la capacité du RER A, le STIF a décidé le 9 juillet 2008 de financer un programme global de renouvellement du matériel de la ligne. Le déploiement en cours depuis fin 2011 d'un matériel à deux niveaux, en remplacement du matériel à un seul niveau, permettra ainsi de disposer en 2014 intégralement de matériels à 2 niveaux pour la branche de Cergy / Poissy.

Le STIF rappelle par ailleurs l'approbation par le Conseil du STIF en 2012 du Schéma Directeur du RER A qui prévoit un programme d'investissement de plus de 600 millions d'euros, afin d'améliorer les performances et la qualité de service de la ligne. Il n'est pas prévu à ce jour d'augmentation de l'offre à Saint-Germain-en-Laye RER.

- Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique

D'une façon générale, et peut-être faute d'éléments de comparaison, le projet apparaît comme onéreux aux yeux de la majorité des personnes qui se sont exprimées, ce qui peut apparaître comme un bon réflexe, même s'il est réducteur lorsqu'un projet permet de répondre à un besoin réel. Beaucoup d'observations sont ainsi rédigées sans la moindre explication sur les raisons qui font considérer le coût du projet comme excessif.

L'appréciation de l'inutilité de la dépense envisagée repose sur des considérations très variées qu'il est possible de classer de la façon suivante :

1. le projet est surdimensionné par rapport aux besoins et à la fréquentation réelle en phase d'exploitation ;
2. le projet nécessite un matériel roulant entièrement neuf, alors que la réutilisation de matériels existants retirés d'autres lignes serait envisageable ;
3. l'utilisation d'autres moyens de transport, tels qu'autobus à propulsion classique ou électrique, répondrait, sans nécessiter d'importants travaux d'infrastructure, aux besoins pour de courtes et moyennes distances ;
4. si des moyens financiers sont disponibles à cette fin, il est prioritaire de les affecter à l'amélioration du réseau existant plutôt qu'à la réalisation de nouveaux projets.

Par ailleurs certaines observations expriment le souhait que des données financières complémentaires soient fournies au sujet du coût d'exploitation et du contenu de l'évaluation de cette phase 2.

² http://www.stif.org/IMG/pdf/Antonin2_fonctionnement.pdf

Questions :

1. *Sans revenir sur la réponse détaillée à la 1ère question du sous-thème "Fréquentation", le maître d'ouvrage peut-il rappeler que le territoire de desserte de la TGO2, sa zone de chalandise en quelque sorte, débordent largement celui des trois communes concernées par l'enquête publique et que l'attractivité de la ligne serait amplifiée par la réalisation de sections adjacentes au Sud comme au Nord ?*

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les prévisions de trafic estiment que les deux tiers des utilisateurs de la TGO réaliseront une correspondance avec le réseau lourd (RER, trains de banlieue), pour moitié au sud à Saint-Cyr et pour l'autre moitié au nord à Achères Ville et Saint-Germain RER. La destination de ces voyageurs se concentre essentiellement dans Paris, La Défense, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, dépassant ainsi largement le seul périmètre de la TGO. L'origine des déplacements dépasse également le seul périmètre de la TGO. Le tiers du trafic restant est constitué pour la plupart d'étudiants et de scolaires qui restent quant à eux dans la zone de chalandise du projet.

2. *Indépendamment des dommages écologiques collatéraux d'une infrastructure routière ayant la capacité de transport de la TGO et de sa quasi-impossibilité de la réaliser à travers la forêt de Saint Germain, quel serait l'ordre de grandeur du montant de l'investissement à réaliser et ses coûts d'exploitation sur une période de temps déterminée (10, 20, 30 ans par exemple) ?*

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage du projet TGO phase 2 ne sont pas compétents en matière de construction et d'exploitation d'infrastructure routières. De plus, ils ne disposent pas des données suffisantes pour pouvoir traiter cette question avec la rigueur attendue.

Toutefois, il convient de noter que la réduction du nombre de véhicules particuliers et de poids-lourds est un enjeu central du Nouveau SDRIF 2013³.

3. *Compte tenu des difficultés locales de circulation routière, admises même par certains de ceux qui ne sont pas favorables au projet, quelle est l'estimation du coût des embouteillages que la réalisation de la TGO permettrait au moins d'atténuer ?*

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le report modal de la voiture vers les transports collectifs implique une diminution des usagers sur la voirie et donc une réduction de la congestion routière. La méthode de valorisation socio-économique de cet effet des projets de transports collectifs est calculée selon les principes fixés par un rapport dit rapport Hautreux établi en 1969 précise qu'un kilomètre en moins circulé sur une voie congestionnée équivaut à 0,125 heures économisées pour l'ensemble des voyageurs. On appelle cela le coût marginal de congestion.

Pour la seule phase 2 de la TGO, le nombre de véhicules x kilomètres économisés à l'année est estimé par modélisation à 1,56 millions. Les gains monétarisés à la première année d'exploitation sont estimés à partir de la formule suivante :

$$\begin{aligned} \text{Gains de décongestion en 2020} &= 1,56 \text{ millions de véhicules x kilomètres} \\ &\quad \times 0,125 \text{ (valeur Hautreux)} \\ &\quad \times 1,29 \text{ (taux d'occupation moyen d'un véhicule)} \\ &\quad \times 18,92 \text{ € (valeur du temps en 2012)} \\ &\quad \times 1,11 \text{ (évolution de la valeur du temps entre 2012-2020)} \\ &= 5,31 \text{ M€} \end{aligned}$$

Depuis le rapport Hautreux, d'autres travaux ont permis d'actualiser le coût de congestion. Le rapport de la Commission européenne intitulé « Handbook on estimation of external costs in the transport sector » datant de 2008 présente de nombreuses valeurs de coûts marginaux de congestion pour différents types d'axes et de taille d'agglomération. Ces valeurs sont issues d'un benchmark européen portant principalement sur des valeurs issues de modélisation. Le tableau 7 en page 34 du Handbook synthétise les différentes valeurs qui sont exprimées en euros de l'année 2000 par kilomètre économisé.

L'Île-de-France se situant dans la catégorie « Large urban areas (population supérieure à 2 000 000 d'habitants) », les valeurs du Handbook qui s'appliqueraient sont présentées dans le tableau ci-dessous, en €2000, puis en €2013 correspondant à l'année des conditions économiques retenues pour l'établissement du bilan socio-économique du projet de TGO. L'actualisation faite par le STIF tient compte de l'évolution des prix du PIB d'une part et de l'évolution de la valeur du temps en monnaie constante d'autre part.

Type de voirie et de secteur	€2000/km				€2013/km			
	Valeur minimum	Valeur centrale	Valeur maximale	Valeur centrale	Valeur minimum	Valeur centrale	Valeur maximale	Valeur centrale
Autoroutes urbaines	0,30	0,50	0,90	0,40	0,70	1,30		
Voies structurantes urbaines	0,20	0,50	1,20	0,30	0,70	1,80		
Voie locale centre ville	1,50	2,00	3,00	2,20	2,90	4,40		
Autre voirie locale	0,50	0,75	1,00	0,70	1,10	1,50		

Les valeurs actualisées en 2013 sont donc comprises entre 0,70 €/km pour les autoroutes urbaines et 2,90 €/km pour la voirie locale en centre ville. La valeur utilisée par le STIF pour l'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête à partir du « rapport Hautreux », 2,25 €/km, se situe donc dans cet intervalle de valeurs. Il est à noter également que parmi les agglomérations ayant servi de référence pour le Handbook de la commission européenne, l'Île-de-France est l'une des agglomérations les plus congestionnées. Il serait donc pertinent d'appliquer les valeurs correspondant à la limite haute de la fourchette.

Le tableau détaillé des bénéfices monétarisés liés à la réduction des embouteillages pour chacune des valeurs du tableau précédent est présenté ci-après :

Type de voirie et de secteur	Bénéfices actualisés de décongestion routière (M€)	
	Min.	Max.
Autoroutes urbaines	0,90	2,02
Voies structurantes urbaines	0,67	1,57
Voie locale centre ville	4,94	6,51
Autre voirie locale	1,57	2,47

Selon cette approche, le report de la voiture particulière sur la TGO génère une réduction de la congestion dont la valorisation pourrait atteindre près de 10 M€ pour la première année pleine d'exploitation.

³ Région IDF, Nouveau SDRIF 2013, Propositions pour mise en œuvre - Annexes, Décembre 2013, p. 24.

4. **Le maître d'ouvrage peut-il apporter des compléments à l'analyse de rentabilité comparée des phases 1 et 2 de la TGO qui sont jugées défavorables à cette dernière dans l'observation n° SG24 ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les études de trafic ont montré que **les deux missions Saint-Cyr – Saint-Germain RER et Saint-Cyr – Achères Ville présentent des prévisions de trafics similaires.**

En ce qui concerne l'évaluation socio-économique du projet, celui-ci se base sur la comparaison entre une situation dite de référence, à l'horizon de la mise en service du projet sans que le projet ne soit réalisé, et la même situation avec projet. Le bilan socio-économique consiste donc à évaluer les bénéfices socio-économiques apportés par le projet au regard des surcoûts que génère la réalisation de ce projet. Les principes de l'évaluation sont détaillés dans la pièce H du dossier d'enquête.

Pour l'évaluation de la première phase du projet, on compare ainsi une situation en 2020 avec la GCO actuelle et une situation dans laquelle la GCO est prolongée au sud à Saint-Cyr et au nord à Saint-Germain RER pour devenir le projet TGO. Les bénéfices sont importants puisque l'on crée des possibilités de rabattement qui n'existent pas en situation de référence, et les surcoûts sont limités car le tram-train s'avère moins coûteux à exploiter que les trains actuels.

Pour l'évaluation de la deuxième phase, on compare une situation en 2020 où la phase 1 est déjà réalisée et une situation dans laquelle une nouvelle mission entre Saint-Cyr et Achères Ville est ajoutée. Les bénéfices sont plus limités que dans le premier cas car les habitants du secteur bénéficient déjà de possibilités de rabattement sur Saint-Cyr et sur les RER A au nord. De plus, la nouvelle mission double le nombre de kilomètres circulés sur le réseau, générant une augmentation des coûts d'exploitation.

Néanmoins, l'évaluation de la phase 2 de la TGO doit être mise au regard de l'intérêt de l'ensemble des deux phases. Le projet global de la TGO phases 1 et 2 est intéressant pour la collectivité, les bénéfices socio-économiques compensant les coûts du projet quelque soit l'ordre de mise en service des deux phases. Le Taux de Rentabilité Interne est en effet estimé à 8,2% et le Bénéfice Actualisé à +7,8M€.

- **Les effets économiques locaux**

Bien que le nombre d'observations émises soit restreint, ce sujet est perçu de façon totalement antinomique selon que l'observation est exprimée par un particulier ou par un responsable de la société civile ou politique.

Pour ces derniers, le raisonnement est de nature macroéconomique et analyse l'impact du projet en termes d'attractivité pour les entreprises, d'élargissement de l'offre pour les relations avec l'extérieur, d'emplois maintenus ou créés, d'activité commerciale et artisanale, de création de richesse, ce qui positive les retombées attendues d'un tel projet.

A l'inverse, les (rares) particuliers qui se sont exprimés perçoivent généralement de prime abord l'aspect négatif des nuisances potentielles qu'apporterait un tel projet et la dévalorisation de leur bien qui en découlerait.

Questions :

1. **le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience de l'incidence de la proximité d'un transport en commun à moyenne et longue distance sur la valeur d'un bien immobilier ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Plusieurs études menées par des laboratoires de recherche ont tenté de mesurer l'impact d'une nouvelle infrastructure de transports sur les prix de l'immobilier^{4,5,6}. **S'il est difficile d'établir un lien de cause à effet entre le projet de transport et les prix du foncier, il apparaît important de noter qu'aucune baisse de ces prix n'a pu être observée à l'heure actuelle du fait de l'arrivée d'une nouvelle ligne de transport structurante.** Il convient de noter que la proximité d'un transport en commun est également un critère de choix dans le choix d'un nouveau logement.

2. **de même, quelle est l'opinion générale qu'ont les acteurs économiques des secteurs industriels et tertiaires des avantages et inconvénients apportés par les transports ferrés de voyageurs dans leurs domaines d'activité respectifs ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

De manière générale, **l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transport permet des gains d'accessibilité pour les actifs se rendant à leur emploi.** Pour les acteurs économiques, cela se traduit tout d'abord par un gain de temps de leurs employés pour accéder à leur lieu de travail et donc un gain de productivité, et d'autre part permet de capter un plus grand nombre d'actifs. Les entreprises ne récoltent ainsi que des bénéfices.

⁴Nguyen-Luong D. (IAURIF), 2011. « Évaluation de l'impact du T3 sur les prix de l'immobilier résidentiel », projet PREDIT

⁵ Nguyen-Luong D. (IAURIF), 2006. « Contribution au projet SIMAURIF : Recueil et analyse de données de prix de l'immobilier résidentiel en Île-de-France. Cas du T1 et d'EOLE. Estimation d'un modèle de prix hédonique », pour Réseau Ferré de France (RFF).

⁶ Boucq E., 2008. "Évaluation économique d'une infrastructure de transport en milieu urbain. Le cas du tramway T2 Val de Seine", Thèse de doctorat, Université de Lille 1.

THEME 8 : LES DIFFERENTES PROCEDURES

Indépendamment de l'évolution récente du projet soumis à enquête publique, il se décompose en réalité de plusieurs dossiers, dont 3 d'entre eux sont actuellement mis en enquête pour la phase 2 : le dossier de Déclaration d'Utilité Publique, les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de St Germain en Laye, Achères et Poissy et de l'enquête portant sur le défrichement.

D'autres dossiers accompagnant le projet devront faire également l'objet d'enquêtes publiques : dossier d'enquête parcellaire, directement lié à celui de DUP et de l'arrêté de DUP qui en découle, et également un dossier loi sur l'eau qui sera mis à enquête une fois les études plus avancées et les impacts mesurés.

Par ailleurs, le projet de TGO a déjà fait l'objet d'une première phase, avec enquête publique unique, et également les mêmes enquêtes ultérieures qui s'y rattachent.

Ce découpage complexe, avec des calendriers se recoupant parfois appelle des précisions, d'une part au niveau calendaire, pour la phase 1 et la phase 2, mais peut être également par rapport à des traitements conjoints, comme cela se passe pour l'enquête de défrichement.

La commission d'enquête souhaite faire le point sur l'avancement des diverses procédures qui accompagnent le projet.

- DUP

Questions :

1. Phase 1 : Où en est la procédure ? (recours ?)

Réponse des maîtres d'ouvrage

La première phase du projet TGO a été déclarée d'utilité publique (DUP) par arrêté préfectoral le 3 février 2014.

L'arrêté de DUP de TGO phase 1 a fait l'objet d'un recours gracieux déposé en préfecture des Yvelines le 31/03/2014 par l'association « Val de l'Etang – Qualité de vie ». Des éléments de réponse ont été apportés par courrier le 27/05/2014. L'association n'a pas donné suite dans le délai imparti (le délai de recours contentieux s'est achevé le 31/07/2014). Le Tribunal Administratif de Versailles a par ailleurs confirmé qu'aucun autre recours n'a été déposé dans les délais impartis. A ce jour, la DUP du projet TGO phase 1 n'est donc plus contestable.

2. Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?

La DUP de la phase 2 telle que présentée à l'enquête (tracé ferroviaire) doit intervenir dans le délai d'un an après la clôture de l'enquête publique (26 juillet 2014), soit avant le 26 juillet 2015. Les études complémentaires sur la variante dans Poissy se déroulent dans un délai permettant de revenir au tracé ferroviaire (si faisabilité variante urbaine non démontrée) et de prendre la DUP dans les délais impartis. Dans ce cas, la déclaration de projet du tracé ferroviaire devrait être approuvée par le STIF au 1^{er} trimestre 2015.

En revanche, si la décision de poursuivre le projet sur le nouveau tracé dans Poissy intervient fin 2014, la demande d'enquête complémentaire auprès de la Préfecture des Yvelines devra intervenir avant le 26 juillet 2015. Des études complémentaires seront nécessaires (notamment l'étude d'impact) afin de constituer un nouveau dossier d'enquête. Le code de l'environnement ne contraint pas les maîtres d'ouvrage à tenir cette enquête dans un délai déterminé après la clôture de l'enquête initiale. En revanche, le délai d'adoption par le Préfet de son arrêté de Déclaration d'Utilité Publique ne courra qu'à compter de la clôture de cette enquête

complémentaire (soit 1 an après clôture de l'enquête complémentaire). De fait, les délais de réalisation de la phase 2 seront rallongés sans qu'à ce stade, les maîtres d'ouvrage ne puissent précisément évaluer ce décalage.

- Mise en compatibilité

Questions :

1. Phase 1 : Où en est la procédure ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'arrêté du 3 février 2014 déclarant d'utilité publique la première phase du projet TGO emporte l'approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles conformément aux documents d'urbanisme annexés au dossier d'enquête publique.

2. Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'enquête publique de la phase 2 porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Le calendrier de cette procédure et les conséquences calendaires de l'étude de la variante sont donc les mêmes que ceux de la procédure de DUP ci-dessus exposée.

La DUP de la phase 2 (à obtenir mi-2015 si tracé ferroviaire ou après enquête complémentaire si tracé urbain) emportera l'approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de ces communes conformément aux documents d'urbanisme annexés au dossier d'enquête publique.

- Parcellaire

Questions :

1. Phase 1 : Où en est la procédure ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'enquête parcellaire, commune à l'ensemble des maîtres d'ouvrage du projet, est prévue au premier trimestre 2015.

Dans cet objectif, des marchés d'agents fonciers ont été notifiés par les différents maîtres d'ouvrage de l'opération. La préparation de l'enquête parcellaire est assurée par le STIF, maître d'ouvrage coordonnateur.

Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?

2. **L'enquête parcellaire, commune à l'ensemble des maîtres d'ouvrage du projet et pilotée par le STIF** en tant que MOA coordonnateur, est bâtie sur la base de l'Avant-projet, une fois les emprises nécessaires au projet bien connues.

Ainsi, si le tracé ferroviaire est poursuivi, l'Avant-projet pourrait être approuvé fin 2016. L'enquête parcellaire pourrait avoir lieu fin 2016 ou début 2017.

Dans le cadre du projet par Poissy, l'Avant-projet pourrait démarrer seulement après avoir mené l'enquête complémentaire. De fait, les délais de réalisation de la phase 2 seront rallongés sans qu'à ce stade, les maîtres d'ouvrage ne puissent précisément évaluer ce décalage.

En tout état de cause, le planning sur cette procédure sera partagé avec les communes concernées et la Préfecture des Yvelines dès le démarrage des études d'Avant-projet de l'un ou l'autre scénario.

- *Loi sur l'eau*

Questions :

1. **Phase 1 : Où en est la procédure ?**

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le dossier Loi sur L'Eau est réalisé sur la base des études d'Avant-projet actuellement en cours.

Un seul dossier est constitué pour l'ensemble des maîtres d'ouvrage. L'enquête Loi sur l'Eau pourrait avoir lieu à l'automne 2015.

L'assemblage des études produites par chaque maître d'ouvrage sur son périmètre est prévue en février 2015 par le STIF, maître d'ouvrage coordonnateur.

2. **Phase 2 : Calendrier, évolutions induites par l'étude de la variante dans Poissy ?**

L'enquête Loi sur l'Eau, commune à l'ensemble des maîtres d'ouvrage du projet et pilotée par le STIF en tant que MOA coordonnateur, est bâtie sur la base de l'Avant-projet.

Ainsi, si le tracé ferroviaire est poursuivi, l'Avant-projet pourrait être approuvé fin 2016. L'enquête Loi sur l'Eau pourrait avoir lieu début 2017.

Dans le cadre du projet par Poissy, l'avant-projet pourrait démarrer seulement après avoir mené l'enquête complémentaire. De fait, les délais de réalisation de la phase 2 seront rallongés sans qu'à ce stade, les maîtres d'ouvrage ne puissent précisément évaluer ce décalage.

En tout état de cause, le planning sur cette procédure sera partagé avec les communes concernées et la Préfecture des Yvelines dès le démarrage des études d'avant-projet de l'un ou l'autre scénario.

THEME 9 : DIVERS

- Prolongement du RER A jusqu'à Saint-Germain GC

Question : Cette variante, présentée comme alternative à la "virgule" par deux intervenants, a-t-elle été envisagée et étudiée ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

La liaison entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER fait partie intégrante du projet TGO phase 1, reconnu d'utilité publique par un arrêté préfectoral portant Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en date du 03 février 2014. C'est donc bien l'intégralité du tracé comprenant cette composante dont l'intérêt général et l'utilité publique ont été reconnus.

L'arrêté préfectoral portant DUP est un acte à portée réglementaire. Comme tous ces actes, il ne peut être attaqué que dans le cadre des délais contentieux ouverts par le code de justice administrative. Dans ce cadre, seul le juge administratif peut revenir sur la reconnaissance de l'utilité publique de la phase 1.

L'arrêté de DUP de TGO phase 1 a fait l'objet d'un recours gracieux déposé en préfecture des Yvelines le 31/03/2014 par l'association « Val de l'Etiang – Qualité de vie ». Des éléments de réponse ont été apportés par courrier le 27/05/2014. L'association n'a pas donné suite dans le délai imparti (le délai de recours contentieux s'est achevé le 31/07/2014). Le Tribunal Administratif de Versailles a par ailleurs confirmé qu'aucun autre recours n'a été déposé dans les délais impartis. A ce jour, la DUP du projet TGO phase 1 n'est donc plus contestable.

Les mesures en cours d'études ou de réalisation à travers les schémas directeurs des lignes de RER visent prioritairement à améliorer leur performances.

Une augmentation de la longueur d'une ligne de RER serait susceptible de fragiliser son exploitation, aussi devrait-elle trouver sa justification notamment par un potentiel de trafic suffisamment important.

En l'occurrence, le RER offrirait une capacité trop importante entre la gare de Saint-Germain actuelle et Saint-Germain GC au regard du nombre de voyageurs intéressés par le prolongement. Il convient de plus de noter qu'un tel prolongement n'est pas inscrit dans le CPRD ou dans le CPER en cours.

De plus, le surcoût probable d'un tel prolongement serait notable en raison du besoin d'achat de nouvelles rames afin de conserver la même fréquence qu'actuellement, de la création d'une nouvelle infrastructure en tunnel ainsi que de l'aménagement d'une nouvelle gare RER à Saint-Germain GC.

Concernant le RER A, le STIF précise que l'intérêt premier de la TGO est l'amélioration du maillage du réseau. A partir du moment où le réseau est amélioré, les usagers disposent d'un itinéraire alternatif en cas de dysfonctionnement.

Afin d'augmenter la capacité du RER A, le STIF a décidé le 9 juillet 2008 de financer un programme global de renouvellement du matériel de la ligne. Le déploiement en cours depuis fin 2011 d'un matériel à deux niveaux, en remplacement du matériel à un seul niveau, permettra ainsi de disposer en 2014 intégralement de matériels à 2 niveaux pour la branche de Cergy / Poissy.

Le STIF rappelle par ailleurs l'approbation par le Conseil du STIF en 2012 du Schéma Directeur du RER A qui prévoit un programme d'investissement de plus de 600 millions d'euros, afin d'améliorer les performances et la qualité de service de la ligne.

Il n'est pas de ce fait pas prévu à ce jour de prolonger le RER A vers Saint-Germain GC.

THEME 10 : NON EXPLOITABLE

1 - Quelques observations ont été repérées comme "non exploitables" car hors sujet, relevant de la phase 1 ou rédigée dans des termes ne justifiant pas de commentaires de la part de la commission d'enquête.

2 - La liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule"), qui relève de la phase 1, a toutefois été prise en considération, dans la mesure où elle a fait l'objet de très nombreuses observations de la part d'habitants de Saint-Germain-en-Laye (voir chapitre 1 ci-dessus).

ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Une observation interroge les dossiers de mises en compatibilité, et de manière indirecte, concernant, a priori, soit la phase 1, soit le PLU actuel de Saint-Germain-en-Laye. Elle a fait l'objet de 2 courriers déposés par une même personne (Monsieur Vallière) sur le registre de Saint-Germain (SG 17 et SG 46). Le second a également été adressé à Monsieur le Préfet des Yvelines, Monsieur le Président du Conseil général, la DRIA AF et le CRPF.

Les points suivants sont abordés :

1. Le projet impacte la zone de protection de 500 m autour du château de Valmoré (3 rue Quinaut) inscrit à l'inventaire des monuments historiques
2. L'avis du CRPF est obligatoire compte tenu de la suppression d'espaces forestiers et de la présence d'une ZNIEFF2
3. L'absence d'avis des personnes publiques associées requises est un vice substantiel affectant l'enquête publique et ouvrant la porte à des contentieux
4. La commune a déclaré avoir supprimé de nombreux espaces boisés classés ; cette suppression aurait du faire l'objet d'une enquête publique
5. Le Centre Régional de la Propriété Forestière aurait du être sollicité
6. Le projet de tangentielle ouest pourrait être mis en compatibilité avec un document d'urbanisme vicé
7. Ne serait-il pas prudent que l'enquête publique soit suspendue ?

Question 1. quelles sont les réponses apportées à ces différents points ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Concernant le point 1 relatif à la zone de protection de 500 mètres autour du château de Valmoré, les maîtres d'ouvrage précisent que :

- **Le domaine de Valmoré évoqué ci-dessus figure bien dans le dossier d'enquête d'utilité publique de la première phase de la TGO** (page 440 de la pièce J du Dossier d'Enquête).

- La TGO phase 2 a bien intégré le site de la Croix Pucele à la demande de l'Architecte des Bâtiments de France. **Le domaine de Valmoré est en dehors du périmètre de l'enquête publique relative à la phase 2.**

Concernant les points 2 et 3 relatifs à la saisine du CRPF (Centre Régional de la Propriété Forestière), il est précisé que la consultation de cet organisme intervient le cas échéant (article R123-17 CU), **c'est-à-dire de manière non obligatoire** et uniquement dans le cas où une réduction des espaces agricoles ou forestiers est prévue.

Il est toutefois précisé que les maîtres d'ouvrage ont donné suite à cette observation en informant par courrier, en date du 15 septembre 2014, le CNPF sur les réductions d'espaces forestiers prévues dans le cadre de la phase 2.

Concernant les points 4 à 6 relatifs à la suppression des espaces boisés par la commune de Saint-Germain-en-Laye et les éventuelles procédures associées, la maîtrise d'ouvrage précise qu'il appartient **uniquement au projet de TGO de rendre compatibles les dispositions du PLU de la commune avec le projet.**

Concernant la suspension de l'enquête publique évoquée au point 7, celle-ci aurait pu être justifiée si l'avis du CRPF avait pu avoir une influence sur la décision du Préfet déclarant d'utilité publique la phase 2 (DUP). Dans la mesure où l'avis du CRPF n'est pas obligatoire, **la suspension de l'enquête n'est pas justifiée.**

ENQUETE DEFRICHEMENT

Ce thème représente 17 des observations.

Sur un plan général, l'obligation de défricher, pour l'ensemble des deux phases, 6 hectares de la forêt de Saint-Germain a été considéré comme un argument pour les opposants au projet.

11 observations, dont 6 formulées par les associations, admettent les défrichements dans l'intérêt du projet, mais demandent avec insistance à ce que les reboisements effectués en compensation soient en continuité avec la forêt de Saint-Germain.

Questions :

- **A quel stade se trouve la recherche de sites de reboisement ?**
- **Ces compensations seront-elles être réalisées dans le massif de Saint-Germain ?**
- **Et toutes informations de nature à permettre à la commission d'enquête d'évaluer la faisabilité et l'acceptabilité de ces mesures.**

Réponse globale des maîtres d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter la législation en vigueur pour ce qui concerne la procédure liée au défrichement.

Dans ce cadre, le STIF, en tant que maître d'ouvrage coordonnateur, a déjà rencontré l'Office National des Forêts (ONF) et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAFA) afin de déterminer avec eux, les mesures de compensation adéquates pour compenser les impacts de l'ensemble des deux phases sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

De fait, un certain nombre de points ont déjà été évoqués avec ces instances. Les mesures de compensation liées au défrichement seront précisées en phase Avant Projet en fonction des terrains trouvés pour la compensation. Ainsi, il a été indiqué que la demande d'autorisation de défrichement ne peut se faire que sous certaines conditions :

- Etre propriétaire des terrains concernés par le défrichement (ou à minima bénéficier d'un accord d'une prise de possession anticipée) ;
- Etre propriétaire des terrains permettant de compenser les impacts relatifs au défrichement (en lien avec la DRIAFA et l'ONF).

Afin de répondre à ces obligations, le STIF a entrepris des recherches actives de terrains éligibles à la compensation. Les sites sont recherchés en priorité en bordure de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, puis aux abords du projet en se limitant dans la mesure du possible au Département.

Dans le cadre de ces prospections, le STIF a participé, sans concrétisation, à deux ventes par voies d'adjudication (septembre 2012 et septembre 2013) de parcelles boisées situées sur la commune de Saint-Nom-la-Bretèche (78860) en bordure de la forêt domaniale de Marly.

Des sites ont également été identifiés en bordure de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (au Nord sur les parcelles du SIAAP et à l'Est sur la commune de Mesnil-le-Roi) mais n'ont pas reçu l'aval de la DRIAFA et de l'ONF sur leur éligibilité en matière de compensation.

Le STIF a par ailleurs confié en avril 2013 à CDC Biodiversité une prestation de mise en oeuvre et de suivi des mesures compensatoires. Cette prestation comprend :

- une mission de conseil lors de l'instruction des dossiers réglementaires élaborés par le STIF (dossier d'enquête publique, défrichement...);

- une mission de mise en oeuvre des mesures compensatoires sur la base de propositions faites par le STIF et validées par les services instructeurs, comprenant :

1. la recherche des terrains éligibles à la compensation (délimitation d'un périmètre de prospection foncière, réalisation de diagnostics d'éligibilité des sites potentiels...);
2. la sécurisation des terrains par acquisition ou conventionnement, selon les opportunités, l'élaboration des plans de gestion relatifs aux sites sécurisés ;
3. la mise en oeuvre des plans de gestion (réalisation des travaux de restauration réhabilitation, des travaux d'entretien et du suivi des indicateurs de gestion) ;
4. le reporting auprès des services instructeurs.

Ainsi le STIF a présenté, avec l'appui de son prestataire le 25 octobre 2013, à la DRIAFA et à l'ONF les sites de compensation préidentifiés à l'étude. Suite à cette dernière réunion du 25/10/2013, deux sites éligibles à la compensation sur les communes de Raizeux et de Montigny-le-Bretonneux ont reçu un avis favorable des services de l'Etat (DRIAFA) et de l'ONF. Un troisième site situé aux Essarts-le-Roi a également reçu un avis favorable lors d'une réunion avec la DRIAFA et l'ONF le 11 juin 2014. Les contacts avec les propriétaires n'ont pas abouti à ce jour.

Néanmoins, une parcelle située à Bonnelles actuellement à la vente, d'une superficie de 37 hectares, répond aux attentes de l'ONF et de la DRIAFA en matière de compensation. Les procédures sont actuellement en cours pour procéder à son acquisition.

Les modalités de suivi des mesures de compensation seront définies dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion du site sécurisé. Elles seront adaptées à la nature du site, en fonction des actions à mener, et des objectifs écologiques fixés.

La Direction Départementale des Territoires (DDT) des Yvelines est associée étroitement à ces démarches.

Annexes

ANNEXE 1: PRECISIONS SUR LE MODELE DE TRAFIC UTILISE POUR LES PREVISIONS DU PROJET TGO

Les prévisions de trafic présentées dans les dossiers d'enquête publique des phases 1 et 2 du projet de Tangentielle Ouest sont issues du modèle du STIF, le modèle ANTONIN 2 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Le STIF réalise chaque année une vingtaine d'études de trafic pour des grands projets d'infrastructure de transport en commun en Ile-de-France à l'aide de son modèle.

La présente note détaille la méthode et les différents indicateurs ayant servi à la validation du modèle à l'échelle locale.

A) PRINCIPES GENERAUX DE FONCTIONNEMENT DU MODELE

Le modèle ANTONIN 2 est un modèle de prévision des déplacements en Ile-de-France. Il considère l'ensemble des modes de déplacements (voiture, transports collectifs, modes actifs) et l'ensemble des motifs de déplacements.

Il est fondé sur l'observation des comportements de déplacements des Franciliens par les enquêtes globales transport (EGT). Lors de ces enquêtes, les Franciliens interrogés décrivent l'intégralité de leurs déplacements la veille du jour d'enquête. Le modèle ANTONIN 2 utilise les résultats de l'EGT 2001 réalisée auprès de 10 500 ménages franciliens.

L'analyse statistique des résultats de ces enquêtes permet de définir les équations de plusieurs modèles qui correspondent aux décisions qui vont conduire à réaliser à réaliser in fine un déplacement donné :

- Modèle de possession du permis de conduire
- Modèle de possession de voiture par les ménages
- Modèle de possession d'abonnement de transports collectifs
- Modèle de réalisation de déplacement
- Modèle de choix de la destination et du mode de déplacement

Les équations de ces différents modèles intègrent les facteurs explicatifs de ces différents décisions : composition et localisation de la population, nombre et localisation des emplois, des commerces, des places d'étude ainsi que la consistance des réseaux de transport qui permet de calculer le temps et le coût de déplacement entre différentes zones de la région.

L'ensemble de ces modèles permettent d'établir des nombres de déplacement par modes entre les différentes zones de la région. Pour chaque déplacement, le modèle définit l'itinéraire emprunté ce qui permet d'estimer le nombre de voyageurs sur chaque portion des réseaux de transport.

En situation future, ces différents facteurs sont modifiés afin d'obtenir des prévisions de fréquentation.

B) METHODE UTILISEE POUR AFFINER LE MODELE A L'ECHELLE DE L'AIRE D'ETUDE

Pour chaque étude, le modèle est affiné dans le périmètre du projet. Il fait alors l'objet d'une vérification de la qualité des résultats produits à l'échelle du territoire en particulier de sa capacité à reconstituer les trafics des lignes de transports collectifs existantes en lien avec le projet étudié.

Il s'agit ainsi de comparer les résultats du modèle ANTONIN 2 en situation actuelle avec les données de comptage et d'enquêtes disponibles sur le réseau existant.

Le modèle est ainsi détaillé et affiné de manière réfléchie et argumentée. Il ne s'agit pas d'une optimisation automatisée des matrices de déplacements mais bien d'une vérification fine des inputs de la modélisation.

Voici quelques exemples des précisions mises en œuvre dans le cas de l'étude Tangentielle Ouest :

- Le modèle fonctionne à partir d'un découpage de l'Ile-de-France en zones, chaque zone étant représentée par un point appelé centroïde. La position des centroïdes est initialement fixée au barycentre géographique des zones. Au cours de l'étude, cette position est affinée pour mieux représenter la répartition des habitants et des emplois. Ainsi, dans le secteur de la Tangentielle Ouest, le modèle a été affiné à l'échelle de l'IRIS correspondant au plus petit échelon fourni par l'INSEE. Certains IRIS ont eux-mêmes été « découpés » pour tenir compte de manière différenciée des lieux d'habitat et d'emplois (ex. dans le secteur des Matelots) ou des spécificités locales (ex. le Technoparc est dissocié de l'usine PSA à Poissy).
- Une des données les plus importantes est celle du nombre d'emplois par zone. L'INSEE fournit des informations fondées sur les déclarations sociales des employeurs. Toutefois, ces données souffrent parfois de biais lorsque les employeurs n'ont pas précisé suffisamment le nombre de salariés par établissement. A partir d'un recensement affiné auprès des communes ou des entreprises, il est possible de corriger ces biais (cas de l'usine PSA notamment).

C) VALIDATION DES RESULTATS DU MODELE

Une fois complété par ces ajustements, les résultats du modèle ANTONIN 2 ont été, sur le secteur spécifique du projet de Tangentielle Ouest, validés sur la période de pointe du matin sur les deux indicateurs suivants :

- Les charges par intergares du réseau ferré
- Les modes de rabattement et de diffusion sur les gares du réseau ferré

Reconstitution des charges à la période de pointe du matin sur le réseau lourd

Dans le secteur d'étude sont considérés les lignes ou tronçons suivants :

- La portion ouest du RER A entre la Défense et les terminus à Cergy, Poissy et Saint-Germain
- La branche du RER C allant de Saint-Quentin à Paris
- Les lignes Transilien N et U entre Saint-Cyr et Versailles Chantiers
- La ligne Transilien L entre la Défense et Saint-Nom, ainsi que la Grande Ceinture Ouest
- La ligne Transilien J entre Poissy et Paris Saint-Lazare

Le schéma ci-après montre les différences entre les trafics reconstitués par le modèle et les comptages observés.

ANNEXE 12 : Compléments d'information apportés par la Maîtrise d'ouvrage



Tangentielle Ouest Phase 2

Saint-Germain GC – Achères Ville RER A

Enquête d'Utilité Publique du 16 juin au 26 juillet 2014

Note à l'attention de la commission d'enquête de TGO phase 2

24 septembre 2014

Objet de la note :

Précisions complémentaires des maîtres d'ouvrage en réponse aux questions posées par la commission d'enquête lors de la réunion du 16 septembre 2014 de remise du rapport d'observations des maîtres d'ouvrage en réponse au procès verbal de fin d'enquête.

Les précisions sont apportées ci-dessous et présentées dans l'ordre des thématiques retenues par la commission d'enquête dans son PV de fin d'enquête.

Thème 1 : le tracé

- **Précisions sur le recours gracieux de l'association « Val de l'Etang – Qualité de Vie » dont a fait l'objet l'arrêté de DUP de TGO phase 1 :**

Les maîtres d'ouvrage transmettent en pièce jointe à la présente note le recours gracieux de l'association « Val de l'Etang – Qualité de Vie », datant du 31/03/2014, ainsi que les réponses apportées par la Préfecture des Yvelines par courrier du 27/05/2014.

Les maîtres d'ouvrage rappellent que l'association n'a pas donné suite dans le délai imparti (le délai de recours contentieux s'est achevé le 31/07/2014), et que par ailleurs aucun autre recours n'a été déposé dans les délais impartis. La DUP de TGO phase 1 n'est par conséquent plus attaquant à ce jour.

- **L'analyse des impacts en cas de réalisation ultérieure du pôle de correspondance TGO/groupe V (futur EOLE) d'Achères Chêne Feuillu :**

Les projets d'infrastructures de transport doivent faire l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête d'utilité publique dans le cadre des articles L122-1, R122-2 et L123-2 du code de l'environnement.

En l'espèce, la création d'une nouvelle gare ferroviaire (sur le groupe V), de son pôle de correspondance avec la station TGO, d'un éventuel parking relais, ainsi que le réaménagement des accès de voirie devront donc faire l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête d'utilité publique.

Les MOA rappellent ainsi que les impacts en cas de réalisation ultérieure du pôle de correspondance TGO/Groupe V (futur EOLE) d'Achères Chêne Feuillu seront analysés dans le cadre de ce projet ad hoc. Ils seront par ailleurs présentés au public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique propre à ce projet.

- **Précisions sur les impacts prévisionnels d'un éventuel déplacement de la station Poissy GC de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles :**

A titre indicatif, les MOA précisent ci-dessous les diverses contraintes qui seraient à traiter dans le cadre d'un éventuel déplacement de la station Poissy GC de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles. Les MOA rappellent toutefois qu'une telle solution n'a pour l'instant pas fait l'objet d'études :

- **Insertion contraignante de la station :**

L'insertion de la station devrait se faire dans un périmètre contraint. Des emprises complémentaires seraient à libérer de part et d'autre du talus ferroviaire existant pour permettre l'insertion des quais de la future station. Ceci pourrait avoir un impact sur les bâtis existants le long du talus, et particulièrement au Nord des voies ferrées. Les MOA rappellent qu'à l'emplacement actuellement prévu pour la station Poissy GC les emprises des quais de l'ancienne gare seront réutilisées pour l'aménagement des quais de la station TGO.

- **Accessibilité TC et modes actifs contrainte :**

L'accessibilité à la station Poissy GC repositionnée plus au Sud sera également contrainte pour les TC et les modes actifs en cas de réalisation d'un parking (4 étages) directement au droit de la station (projet évoqué par la Ville de Poissy). Ce parking serait aménagé au Sud des voies ferrées sur le triangle actuellement libre de construction. Les MOA précisent également que les emprises libres au Nord des voies ferrées sont très contraintes (bâtis proches du talus) et limiteraient par conséquent fortement les possibilités d'y aménager une desserte TC et modes actifs au plus près de la station. A l'emplacement actuel de la station, le parvis de l'ancienne gare déjà à niveau des quais de la future station sera plus facilement aménageable pour permettre une desserte TC et modes actifs au plus près de la station.

- **Risque pour les riverains :**

Les MOA attirent l'attention, dans le cadre d'une station à l'Ouest, sur un risque potentiel de sécurité pour les riverains du quartier de la Bruyère et particulièrement les futurs résidents des immeubles en cours de construction au droit de l'ancienne gare de Poissy GC. Ces derniers pourraient en effet être tentés d'emprunter directement le pont rail de l'avenue Lefebvre pour rejoindre la station TGO de Poissy GC, au lieu d'y accéder par la voie publique (cheminement plus long).

- **Impacts plus conséquents sur l'environnement :**

Les MOA précisent enfin que le déplacement éventuel de la station Poissy GC pourrait générer des impacts plus conséquents sur l'environnement (cf. impact bâti notamment) qui n'auront pas été analysés dans le présent dossier d'enquête publique, et pouvant par conséquent nécessiter l'organisation d'une enquête publique complémentaire.

- **Golf – principes d'élagage et de coupe des arbres le long du RFN à la traversée du Golf :**

RFF précise que les besoins de coupe et d'élagage des arbres le long du RFN seront affinés au cours des étapes ultérieures du projet (AVP / PRO). RFF rappelle que pour des raisons de sécurité les arbres ou branches des arbres impactant le gabarit libre d'obstacles à

préservé autour des caténaires (rayon de 3m autour des caténaires) devront être coupés ou élagués. Ainsi, sous réserve d'absence de dangers, les arbres n'impactant pas le gabarit libre d'obstacles seront conservés.

- **Golf – pont de la mare aux bœufs :**

RFF précise que dans le cadre des études d'Avant-projet la solidité de l'ouvrage du pont de la mare aux boeufs existant sera vérifiée. En fonction des résultats, il sera vérifié la possibilité de réutiliser le pont pour les besoins du Golf, ou le cas échéant, la possibilité d'aménager une passerelle indépendante. Dans tous les cas il sera recherché une solution sécuritaire à la fois pour les besoins du Golf et de la TGO.

- **Risque de perte d'exploitation du golf durant la phase travaux :**

Les MOA précisent que le cadre réglementaire relatif aux indemnités versées en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique est prévu par les articles L13-2, L13-13 R13-21 à R13-26 du code de l'expropriation. Les indemnités sont fixées, à défaut d'accord amiable, par un juge de l'expropriation.

Concernant l'indemnisation, l'exproprié devra prouver que son préjudice est directement lié au projet, qu'il est matériel et certain. Aucune indemnité pour un préjudice moral ne pourra être accordée par le juge. Le principe est celui de l'indemnisation intégrale des préjudices, donc le préjudice matériel du golf lié à sa perte d'exploitation pourra être indemnisé dans ce cadre.

Les MOA rappellent par ailleurs qu'il y aura une concertation spécifique avec le Golf tout au long des étapes ultérieures du projet, comme cela a été le cas jusqu'à présent. Cette concertation permettra au Golf de tenir informé ses adhérents sur le type et la période des travaux prévus, sur les aménagements futurs ainsi que sur les désagréments occasionnés. Cette information visera à rassurer les joueurs sur la praticabilité du parcours durant la phase chantier et après la mise en service de TGO. Ainsi, elle doit limiter d'éventuelles pertes d'exploitation. En cas, de perte avérée liée au projet TGO, la possibilité d'une indemnisation du Golf sera à valider par les financeurs du projet à savoir l'Etat, la RIF et le CG78.

Thème 2 : les travaux : calendrier, chantier

- **Calendrier prévisionnel des travaux**

A ce stade des études, il n'est pas encore possible de définir précisément le calendrier et le phasage des travaux de la TGO. Ce planning sera affiné au cours des étapes ultérieures du projet, et notamment en phase d'Avant-Projet. Les maîtres d'ouvrage confirment qu'ils mettront en place des mesures spécifiques visant à informer les riverains des différentes phases du chantier.

A titre purement informatif, les maîtres d'ouvrage proposent ci-dessous un planning type des travaux d'un projet de tramway. Cela donne ainsi une information à la commission d'enquête des grandes étapes de travaux et de leur enchaînement dans le temps.

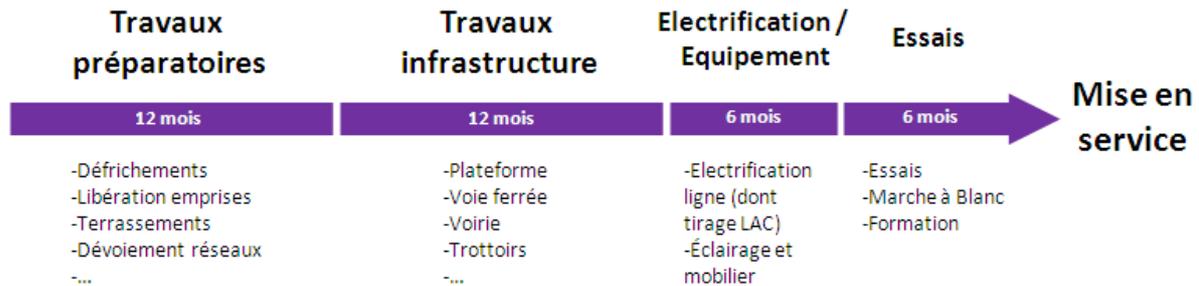


Fig. 1 : Planning type des travaux d'un projet de tramway

- **Principes sur les mesures de compensation liées à la coupe des arbres en zone urbaine le long de la TGO :**

Le long du RFN, RFF précise que pour des raisons de sécurité il pourra s'avérer nécessaire de couper ou élaguer les arbres existants en vue de libérer d'obstacles un gabarit suffisant autour des caténaires (rayon libre de 3m autour des caténaires). En phase d'Avant-projet les impacts sur la végétation existante le long des voies ferrées seront précisés, et des mesures pour optimiser l'insertion paysagère de la TGO seront définies.

Sur la partie urbaine de la TGO (d'Achères Chêne Feuillu à Achères Ville), les MOA rappellent que l'insertion de la plateforme TGO nécessite le défrichement d'environ 5,8ha de forêt. Les MOA précisent qu'il est prévu d'aménager un ourlet forestier le long de plateforme TGO pour assurer la transition avec le domaine forestier.

A l'arrivée à Achères-Ville, la TGO s'insère sur des voiries existantes (giratoire Conflans/mail de la gare ; avenue de Conflans/rue Camille Jenatzy) qui feront l'objet d'un réaménagement de façade à façade. Afin d'optimiser l'insertion paysagère de la TGO, le STIF demandera à ce que l'équipe de maîtrise d'œuvre comprenne la compétence urbanisme/paysage. C'est donc en phase d'Avant-projet que les mesures d'insertion paysagère de la TGO seront affinées.

Thème 4 : accessibilité

- **Insertion de la TGO à Achères-Ville :**

Les maîtres d'ouvrage précisent qu'ils réétudieront au cours des études d'Avant-projet les aménagements projetés de la TGO à l'arrivée à Achères-Ville. L'ensemble des contraintes d'insertion seront ré-analysées en vue de trouver un aménagement optimal. Ce travail sera mené en concertation étroite avec la Ville d'Achères, les associations de cyclistes et de riverains (Villa Natura).

Thème 5 : l'offre de service

- **Précisions sur le choix du mode :**

Les maîtres d'ouvrage rappellent que le choix du mode tram-train résulte avant tout du besoin d'avoir un matériel roulant capable à la fois de rouler sur le RFN (voies rénovées de

la grande ceinture) et sur le réseau urbain de type tramway pour ainsi se mailler aux lignes radiales du RER (A et C) à Saint Cyr RER, Saint-Germain RER et Achères Ville, et du Transilien (L, N et U) à Saint Cyr RER et Achères Ville.

Ainsi, les véhicules « tram-train » sont d'une part aptes à circuler « en ville » comme un véhicule de type « tramway », du fait de son :

- gabarit réduit ;
- charge à l'essieu plus faible ;
- capacité à s'insérer dans un espace contraint ;
- accessibilité des passagers en station.

D'autre part, ils sont capables de supporter les contraintes des circulations sur un réseau ferroviaire, du fait de sa :

- compatibilité avec les voies de chemin de fer ;
- vitesse homogène avec les autres circulations ferroviaires ;
- alimentation électrique en 25000V ou en 1500V ;
- contrôle de vitesse embarqué ;
- compatibilité avec la signalisation ferroviaire RFN ;
- résistance de la structure aux chocs supérieure à un tramway ;
- accessibilité aux quais.

Pour la bonne information du public, et à titre de comparaison, les maîtres d'ouvrage précisent ci-dessous les principales caractéristiques du tram-train, du tramway et du train (matériel actuellement en exploitation sur la GCO).

	1 – tram-train	2 - Tramway	3 – Train (type GCO)
Dimensions	Longueur : 42m Largeur : 2,65m Hauteur : 3,5m	Longueur : jusqu'à 45m Largeur : jusqu'à 2,40m	Longueur : 92,430m Largeur : 2,950m Hauteur : 4,295m
Capacité (nombre de voyageurs)	250	300	421
Vitesse (max)	100 km/h	70 km/h	120 km/h
Visibilité cabine	Optimisée UIC / urbaine	Urbaine	UIC
Alimentation électrique	750 / 25000 V ou 750 / 1500 V	750	1500 ou 25000 V
Gabarit des infrastructures	UIC (+ adapté à l'urbain)	Urbain	UIC
Profil des roues	Mixte	tram	ferroviaire
Charge à l'essieu	11,5 t/essieu	9 à 10 t/essieu	Jusqu'à 22,5 t/essieu

- **Précisions sur les retours d'expérience de tram-trains déjà en exploitation en France ou à l'étranger :**

En vue de tendre vers une conception et exploitation optimale de la TGO, le STIF met en œuvre diverses actions pour permettre de valoriser les retours d'expérience sur des réseaux tram-train déjà en service.

Ainsi, le STIF organise des séminaires tram-train inter-AOT pour partager les expériences sur des tram-train déjà en exploitation. Le dernier date de mai 2012, et réunissait le STIF, et les Régions Rhône Alpes, Pays de la Loire et l'Alsace. Ce séminaire a notamment permis un partage sur les données de coûts, de gouvernance et d'exploitation des diverses lignes tram-train existantes et en projet (Mulhouse-Vallée de la Thur ; Nantes-Clisson ; Nantes-Châteaubriant ; Ouest Lyonnais ; TLN ; T4 ; TTME ; TGO). Un prochain séminaire tram-train devrait être organisé par le STIF d'ici la fin d'année.

Le STIF précise aussi que ses équipes ont l'occasion d'organiser assez régulièrement des visites techniques de réseaux tram-train déjà en exploitation, en vue ainsi de partager l'expérience des AOT ayant déjà des offres tram-train. A ce titre le STIF a déjà visité le réseau tram-train de Mulhouse avec la Région Alsace. Au-delà des visites en province, les équipes ont bien sûr aussi eu l'occasion à diverses reprises de visiter le T4.

- **Précisions sur le traitement d'une situation perturbée en cas d'immobilisation d'une rame sur la ligne TGO en vue d'assurer la continuité de l'offre de service :**

La SNCF précise que le parc du matériel roulant est dimensionné en fonction des besoins en heure de pointe, et en considérant systématiquement une offre de réserve et de maintenance. Ainsi le parc de matériel roulant de la phase 1 a été estimé à 10 rames (dont 1 rame de réserve) et celui de la phase 2 à 9 rames (dont 1 rame de réserve).

Les rames de réserve sont toutes stationnées sur le site des Matelots à Versailles. En cas de rame immobilisée, une rame de réserve pourra être introduite. Cette dernière démarrera son service à St Cyr RER, terminus des deux branches de la ligne (branche St Cyr RER – St Germain RER et branche St Cyr RER – Achères Ville), et constituant ainsi le point le plus sensible de la ligne.

A horizon du prolongement de la TGO à Cergy, SNCF précise qu'un site de remisage et de maintenance annexe devra être réalisé. Ce dernier pourrait s'implanter entre Achères et Cergy sur un site restant à trouver dans le cadre des études qui seront menées sur le prolongement de TGO à Cergy.

- **Précisions sur le temps de parcours entre Achères-Ville et Saint-Germain RER :**

Les maîtres d'ouvrage rappellent que la TGO ne permet pas de liaison directe entre Achères-Ville et Saint-Germain RER. Pour effectuer ce trajet en TGO, il faudrait effectuer un à Saint-Germain GC un changement de quai pour emprunter la branche de TGO phase 1, pour un temps de trajet global pouvant aller entre 22 et 32 minutes en heure de pointe.

Les maîtres d'ouvrage précisent cependant que pour les usagers en direction de Paris ce trajet est peu probable étant donné qu'Achères Ville est déjà desservie par le RER A et la ligne L du Transilien.

En revanche, pour les usagers souhaitant se rendre au centre-ville de Saint-Germain-en-Laye un tel trajet peut s'avérer intéressant. Dans ce cas, l'utilisation du réseau bus local desservant la station St Germain GC et le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye pourrait

aussi présenter une alternative attractive, notamment du fait de sa desserte fine du centre-ville. Le STIF mène actuellement en concertation avec les communes de la phase 1 un travail sur la restructuration du réseau bus en lien avec la TGO. Un travail similaire sera mené avec les communes de la phase 2 au moment de lancer l'Avant-projet. Le STIF rappelle que la restructuration fine du réseau bus sera définie environ 2 ans avant la mise en service de la TGO.

- **Possibilité de maintien du fret ferroviaire en cas de poursuite du projet sur une nouvelle variante de tracé à Poissy :**

Le projet TGO intègre des mesures conservatoires pour préserver la possibilité, un jour, de faire circuler des trains fret sur les infrastructures du RFN réutilisées par la TGO.

En cas de décision d'ici fin 2014 de poursuivre le projet sur une nouvelle variante de tracé passant par Poissy, la section RFN non réutilisée par la TGO (cf. section où la TGO se décroche des voies de la GC pour desservir Poissy RER) pourra toujours à l'avenir être rénovée pour les besoins de circulations de fret ferroviaire.

Les maîtres d'ouvrage précisent ici que la demande de DRIEA porte uniquement sur les sections du RFN, et non sur les sections urbaines de la TGO. Pour permettre ainsi de faire rouler des trains fret sur la future TGO, il faudra donc préalablement rénover la section RFN non réutilisée dans le cadre du nouveau tracé à Poissy. Les trains fret ne pourront en effet emprunter le réseau urbain dans Poissy.

Thème 7 : analyse socio-économique et utilité économique du projet

- **Coût comparatif entre un système tramway et de tram-train**

A titre de comparaison, les maîtres d'ouvrage précisent qu'un tramway classique, qui s'avère dans le cas de la TGO le système de transport le plus similaire en termes capacitaires notamment, représente un coût moyen d'environ 20 à 25 M€ par kilomètre linéaire (coût moyen représentatif des projets de tramway en Ile-de-France). Dans le cas de la TGO phase 2 constituée d'un linéaire de 9,7km, la conception du système de transport en mode tramway représenterait ainsi un coût global de 194 à 243 M€, contre 103 M€ actuellement estimée en mode tram-train.

Enquête défrichements :

Le STIF précise qu'une parcelle d'environ 37 ha située à Bonnelles, appartenant au Bois de la Duchesse, et répondant aux attentes de la DRIAAF/ONF est actuellement à la vente. La procédure d'acquisition de la parcelle est actuellement en cours, et menée par CDC Biodiversité pour le compte du STIF.

Lors d'une rencontre le 23 septembre 2014 entre le STIF, CDC Biodiversité, et la DRIAAF, cette dernière a confirmé son accord sur le principe que la parcelle en cours d'acquisition du Bois de la Duchesse puisse servir de compensation au titre des deux phases du projet (cf. défrichements portant sur 2,3 ha en phase 1 et 5,8 ha en phase 2, soit 8,1 ha au total). Il a également été convenu lors de cette rencontre d'associer étroitement l'ONF et les services de France Domaine pour concrétiser la procédure d'échange foncier entre CDC Biodiversité (acqureur pour le STIF de la parcelle du Bois de la Duchesse, et servant à la compensation TGO phases 1 et 2), la DRIAAF (propriétaire des parcelles de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye nécessaires au projet TGO phases 1 et 2), et le STIF

(acquéreur des parcelles propriété de la DRIAAF). Une nouvelle rencontre avec DRIAAF et ONF est fixée le 6 novembre 2014 pour avancer sur le montage du dossier d'échange foncier entre STIF/CDC Biodiversité/DRIAAF.

ANNEXE 13 : Sollicitation d'un délai complémentaire à la remise du rapport d'enquête publique unique

Marie-Claire EUSTACHE
Présidente de la commission d'enquête
37, avenue Félix Faure
75015 PARIS
tel : 06 70 63 73 57
courriel : mc.masson.eustache@orange.fr

Paris, le 18 août 2014

Monsieur le Préfet
Préfecture des Yvelines
Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques
1, rue Jean-Houdon
78010 Versailles Cedex

Objet : sollicitation d'un report de la remise du rapport d'enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères et le défrichement (n°E14000031/78)

Monsieur le Préfet,

J'ai été désignée par le Président du Tribunal Administratif de Versailles (E14000031 / 78) pour présider la commission d'enquête de l'enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères et le défrichement

Cette enquête s'est déroulée du lundi 16 juin 2014 au samedi 26 juillet 2014 inclus, après une prolongation de 11 jours, 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. Vous avez ainsi pris un arrêté portant prolongation d'enquête le 30 juin 2014.

La commission d'enquête a réceptionné les 10 registres d'enquête le 28 juillet 2014, comportant 121 observations, documents et courriers.

Le procès verbal de fin d'enquête unique, assorti du dépouillement exhaustif de ceux-ci, a été remis aux co-maitres d'ouvrage STIF, SNCF et RFF, ainsi qu'à vos services lors d'une réunion qui s'est tenue le 06/08/2014.

Afin de permettre à la co-maitrise d'ouvrage et aux co-financeurs du projet (conseil général des Yvelines, Région Ile-de-France et Etat) de prendre en considération dans leurs réponses la singularité liée à cette enquête qui va nécessiter la mise à l'étude du tracé urbain préalablement à toute poursuite de la procédure, la date de remise du mémoire en réponse a été reportée de quatre (4) semaines, au 16 septembre 2014.

Je sollicite ainsi de votre part un report de la date de remise de notre rapport d'enquête unique, assorti de nos conclusions motivées et avis courant septembre.

Je me tiens à votre disposition pour tout complément d'information que vous jugeriez nécessaire,

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations,


Marie-Claire EUSTACHE
Présidente de la commission d'enquête
Architecte Urbaniste Programmiste

ANNEXE 14 : Accord de Monsieur le Préfet des Yvelines à la remise d'un délai complémentaire à la remise du rapport d'enquête unique

Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Versailles, le 22 AOÛT 2014

Affaire suivie par : Véronique BOSSÉ
☎ : 01.39.49.79.74
✉ : veronique.bosse@yvelines.gouv.fr

Madame,

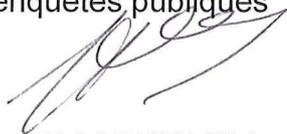
Par courrier en date du 18 août 2014, vous avez sollicité un délai supplémentaire pour rédiger vos conclusions relatives à l'enquête publique réalisée dans le cadre de la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain-Grande Ceinture / Achères Ville RER du 16 juin au 26 juillet 2014 inclus.

Conformément aux dispositions de l'article L. 123-15 du code de l'environnement, les trois maîtres d'ouvrage du projet ont été consultés et ont émis, ce jour, un avis favorable à votre demande.

En conséquence, je vous informe que vous disposez d'un délai de 66 jours à compter de la clôture de l'enquête publique, soit jusqu'au 1^{er} octobre 2014, pour me transmettre, ainsi qu'au Président du tribunal administratif de Versailles, votre rapport qui précisera, notamment, vos conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques (utilité publique, défrichement et mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères), et précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma parfaite considération.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Chef du Bureau de l'environnement et
des enquêtes publiques



Hélène ROSENZWEIG

Madame Marie-Claire EUSTACHE
37 avenue Félix Faure
75015 PARIS

Copie à :

- Madame la Directrice Générale du STIF
- Monsieur le Président de la SNCF
- Monsieur le Président de RFF
- Monsieur le Président du Tribunal administratif de Versailles