

**DÉPARTEMENT DES YVELINES**

**COMMUNES DE BAILLY, L'ÉTANG-LA-VILLE,  
MAREIL MARLY, NOISY-LE-ROI, ST-CYR-L'ÉCOLE,  
ST-GERMAIN-EN-LAYE et VERSAILLES**

---

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE**

**I - PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

**II - MISE EN COMPATIBILITÉ  
DES DOCUMENTS D'URBANISME  
DES COMMUNES DE ST-GERMAIN-EN-LAYE,  
BAILLY, ST-CYR-L'ÉCOLE ET VERSAILLES**

**III - DÉFRICHEMENT**

**EN VUE DE LA RÉALISATION DE LA PHASE 1  
DU PROJET DE EN TANGENTIELLE OUEST  
ST-GERMAIN-EN-LAYE RER A/ST-CYR-L'ÉCOLE RER C**

---

**RAPPORT D'ENQUÊTE**

<b>SOMMAIRE</b>
-----------------

## RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

<b>I – GENERALITES</b>		<b>1</b>
I . 1 - Exposé		1
I . 2 - Objet de l'enquête		1
I . 3 - Cadre juridique		2
I . 4 - Nature et caractéristiques du projet		2
I . 5 - Composition du dossier		2
I . 6 - Concertation préalable		3
<b>II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>		<b>6</b>
II . 1 - Désignation du commissaire enquêteur		6
II . 2 - Décision d'enquête		6
II . 3 - Publicité et affichage		6
II . 4 - Visite des lieux		7
II . 5 - Registres d'enquête		8
II . 6 - Information des services		8
II . 7 - Modalités de consultation et réception du public		8
II . 8 - Clôture de l'enquête		11
II . 9 - Consultation des Maires-Délibérations des Conseils municipaux		11
<b>III - ANALYSE DES OBSERVATIONS</b>		<b>12</b>
III . 1 - Préambule		12
III . 2 - Commune de <u>Saint-Germain-en-Laye</u>		12
III . 2 - 1 à 91 - Observations sur 5 registres		12 à 23
III . 3 - Commune de <u>Mareil-Marly</u>		23
III . 3 - 1 à 31 - Observations sur 2 registres		23 à 26
III . 4 - Commune de <u>l'Etang-la-Ville</u>		27
III . 4 - 1 à 30 - Observations sur 1 registre		27 à 30

III . 5 - Commune de <u>Noisy-le-Roi</u>	31
III . 5 - 1 à 15 - Observations sur 1 registre	31 à 33
III . 6 - Commune de <u>Bailly</u>	33
III . 6 - 1 à 36 - Observations sur 2 registres	33 à 39
III . 7 - Commune de <u>Saint-Cyr-l'Ecole</u>	40
III . 7 - 1 à 27 - Observations sur 1 registre	40 à 47
III . 8 - Commune de <u>Versailles</u>	47
III . 8 - 1 à 16 - Observations sur 1 registre	47 à 50
III . 9 - Courriers reçus au siège de la commission	50
III . 9 - 1 à 16 - Lettres réceptionnées	50 à 53
III . 9 bis - Courriers déposée au domicile du président	53
III . 9 bis - 17 à 22 - Lettres réceptionnées	53 et 54
III . 10 - Les thèmes	54
III . 10 - 1- la réalisation de l'antenne de St-Germain-en-Laye	54
III . 10 - 2 - les inconvénients de croisement tram-train et circulation	55
III . 10 - 3 - la fréquence des trains	55
III . 10 - 4 - le choix du tram train	55
III . 10 - 5 - les trains de fret	56
III . 10 - 6 - les prolongements de la phase 1 du TGO	56
IV - ANALYSE DES AVIS DES PERSONNES ASSOCIEES	56
IV . 1 - liste des PPA ayant répondu	56
IV . 2 - la Direction des Affaires Culturelles d'Ile de France	57
IV . 3 - le Conseil Général des Yvelines	57
IV . 4 - l'Agence régionale de Santé	57
IV . 5 - la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation de l'Agriculture et de la Forêt	57
IV . 6 - la Direction départementale des Territoires des Yvelines	58
IV . 7 - le Ministère de la Défense	58
IV . 8 - la Direction Départementale des Finances Publiques	59
IV . 9 - la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France	59
V - ANALYSE DU DOSSIER ET COMMENTAIRES	59
V . 1 - Situation géographique	59
V . 2 - Maîtrise d'ouvrage et Financement	59
V . 3 - Les caractéristiques principales du projet et des ouvrages les plus importants.	60
V . 4 - L'appréciation sommaire des dépenses	61

V . 5 - L'étude d'impact	61
V . 5 - 1 - Généralités	61
V . 5 - 2 - Le projet	62
V . 5 - 3 - Les impacts	66
V . 5 - 4 - Le bilan	67
V . 6 - L'avis de l'Autorité environnementale	67
V . 7 - L'évaluation socio-économique	68
V . 8 - Les dossiers de mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme	70
V . 8 - 1 - Bailly	70
V . 8 - 2 - Saint-Cyr-l'Ecoie	70
V . 8 - 3 - Saint-Germain-en-Laye	71
V . 8 - 4 - Versailles	71
V . 9 - Compensation forestière et défrichement	72
V . 10 - Les périmètres divers	72
V . 11 - Bilan des avis émis au cours de l'enquête et des impacts de l'opération	74
VI . COMMENTAIRE GENERAL SUR LE PROJET	75

# RAPPORT D'ENQUÊTE

## **I - GÉNÉRALITÉS**

### ***I.1 - Exposé***

Le projet de Tram-Trains présenté à l'enquête publique, entièrement situé dans le département des Yvelines traversant les Communes de Bailly, l'Etang-la-Ville, Mareil-Marly, Noisy-Le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain-en-Laye et Versailles, revient à prolonger la Grande Ceinture Ouest (GCO) actuellement en service, jusqu'à Saint-Germain (RER A) au Nord et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C) au Sud et permettre ainsi d'assurer efficacement des correspondances avec les lignes ferrées radiales. Les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui seront, en partie, réutilisées.

Ce projet va, d'une part, répondre à la demande croissante des déplacements de banlieue à banlieue en particulier de certains usagers (jeunes, personnes à ressources limitées), d'autre part, assurer des correspondances efficaces avec les lignes depuis Paris et permettre un maillage des infrastructures en site propre dans la grande couronne ouest de l'Île de France et enfin, faciliter l'accès aux pôles d'emplois et aux établissements scolaires, notamment à Saint-Germain-en-Laye, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces Tram-Trains de la Tangentielle Ouest circuleront sur une infrastructure de 18,8 kms environ, desserviront 11 stations dont 3 en correspondance directe. Des mesures conservatoires sont prises pour créer à terme une douzième station au droit de l'Allée Royale de Villepreux.

Le projet est conforme au projet de PDUIF arrêté par le Conseil régional le 16 février 2012 et au PLD adopté en décembre 2011 par le Syndicat Mixte de Bassin de Déplacements de la Région de Versailles.

### ***I.2 - Objet de l'enquête***

La présente enquête porte sur le projet de réalisation de la Phase 1 de la Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye RER A / Saint-Cyr-l'Ecole RER C.

Il s'agit d'une enquête publique unique :

- préalable à la Déclaration d'Utilité Publique,
- pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes de Saint-Germain-en-Laye, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles, suite à la réunion d'examen tenue le 22 avril 2013,
- pour le défrichement.

J...

### ***1. 3 - Cadre juridique***

L'enquête est régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment l'article L11-1, par le code de l'environnement notamment ses articles L 123-1 et L123-2, R123-1 et par le code de l'urbanisme, notamment ses articles L123-16, R123-23 et suivants.

### ***1. 4 - Nature et caractéristiques du projet***

Les opérations consistent principalement en :

- la création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain entre Saint-Germain RER A et Saint-Germain GC sur 3,6 kms avec la création d'une station terminus et d'une station au niveau du Camp des Loges à Saint-Germain-en-Laye,

- l'aménagement des cinq gares existantes de la GCO entre Noisy-le-Roi et Saint- Germain GC en stations avec la création d'une station supplémentaire à l'Etang-la-Ville,

- la création de stations entre Saint-Cyr RER et Noisy-le-Roi (Bailly, Saint-Cyr ZAC et Allée royale de Villepreux) et la rénovation des voies non exploitées de la Grande Ceinture (GC) entre Noisy-le-Roi et Saint Cyr ZAC,

- la création d'une voie nouvelle entre la gare de Saint-Cyr RER et le raccordement à la voie ferrée existante de la Grande Ceinture actuellement non exploitée sur 0,7 km,

- la mise en place d'une voie de liaison de 1 km, sur les emprises existantes de la Grande ceinture, pour accéder au centre de maintenance projeté au niveau de Versailles-Matelots.

### ***1. 5 - Composition du dossier***

Le dossier d'enquête publique présenté à l'enquête par le Syndicat des Transports en Ile de France (STIF), Maître d'Ouvrage coordinateur de l'opération est constitué de :

- une notice explicative (pièce A) comprenant :

- objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
- présentation du projet et raisons du choix,
- bilan de la concertation préalable.

- un plan de situation au /100 000 (pièce B),

- un plan général des travaux au /12 500 (pièce C),

- les caractéristiques des ouvrages les plus importants (pièce D) comprenant :

- présentation générale,
- caractéristiques principales.

- l'appréciation sommaire des dépenses (pièce E),

*J...*

- l'étude d'impact (pièce F),
  - préambule,
  - description du projet,
  - résumé non technique,
  - analyse de l'état initial du site et de son environnement,
  - analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court moyen et long terme sur l'environnement et mesures pour éviter et réduire les effets négatifs,
  - analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.
- l'avis de l'Autorité environnementale (pièce G),
  - avis de l'Autorité environnementale,
  - mémoire en réponse à l'Autorité environnementale,
  - modification du résumé non technique suite à l'avis de l'Autorité environnementale.
- l'évaluation socio-économique (pièce H) comprenant :
  - cadrage de l'évaluation économique et sociale du projet,
  - prévisions de trafic du projet,
  - évaluation socio-économique du projet,
  - évaluation socio-économique du programme.
- les dossiers de mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme (pièce I),
  - mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Bailly,
  - mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Cyr-l'Ecole,
  - mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye,
  - mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles.
- les annexes.

*Commentaires de la Commission d'enquête : le présent projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye RER A / Saint Cyr-l'Ecole RER C, Phase 1, soumis à enquête publique, a fait l'objet d'une étude sérieuse et complète. Il répond aux objectifs et aux mesures prises pour sa réalisation.*

*Quoiqu'un sommaire général et quelques résumés synthétiques dans certains domaines eussent aidé la consultation, les documents mis à disposition du public permettent d'apprécier les dispositions proposées et les justifications qui en sont données.*

## **I. 6 - Concertation préalable**

Une concertation a porté sur la phase 1 du projet du présent dossier soumis à enquête et s'est déroulée du 15 septembre au 11 octobre 2008 sur le territoire concerné par le tronçon de Saint-Germain-en-Laye RER A à Saint-Cyr-l'Ecole RER C soit une population totale de 176.000 habitants. Les registres sont restés ouverts jusqu'à mars 2009.

La concertation avait pour objectifs :

- d'informer les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques des Communes traversées,
- d'échanger avec ces derniers afin d'écouter leur avis et d'enrichir le projet.

Elle a été annoncée par communiqué de presse relayé, dans la presse nationale et locale (Le Parisien Yvelines, Le Courrier des Yvelines, Toutes les Nouvelles de Versailles, Direct Matin Plus, 20 Minutes, Décideurs Ile de France, Le Journal du Dimanche Ile de France, Le Point, Urbapress Informations), dans la presse spécialisée (Ville et Transports magazine, Rail Passion, La vie du rail, La vie du rail international, Construction durable, Le Moniteur, Connaissance du rail) et par les agences de presse (AFP, Relaxnews), et sur internet (Le Moniteur expert.com).

Les magazines municipaux et le journal de la Région Ile-de-France ont également publié des articles sur la concertation :

- Le journal de Saint-Germain, un article en septembre 2008, trois articles en octobre 2008, cinq articles en novembre 2008.
- Saint-Cyr magazine, un article en septembre 2008.
- Ile-de-France, un article en novembre 2008.

Une campagne d'information par la voie légale de l'affichage local a été diligentée dans les transports en commun et dans les villes concernées (selon quatre formats d'affiches) soit 650 affiches génériques annonçant les dates de la concertation et les lieux des réunions publiques.

Un site internet dédié au projet de Tangentielle Ouest a été mis en ligne le 15 septembre 2008 <http://www.tangentielleouest.fr>.

Des tracts ont été distribués à Mareil-Marly pour inviter les habitants à se rendre à la réunion d'information du 13 octobre 2008, organisée à l'initiative de la Commune.

Les habitants ont pu s'informer à travers 50 000 dépliants mis à disposition dans les gares et les bus concernés par le tronçon Sud de TGO, dont un exemplaire est joint au présent dossier.

Une plaquette d'information comprenant deux fiches d'information thématiques (au nombre de 10.000) a été distribuée dans toutes les mairies concernées par le projet.

Le site internet, sur lequel des documents de concertation et les comptes-rendus des réunions étaient disponibles, a également mis en place un système de Foire aux questions (FAQ) avec des questions types et des réponses élaborées par le STIF.

Plusieurs expositions publiques ont été installées (mairies des Communes concernées, Direction régionale de l'Équipement Ile-de-France, Préfecture régionale Ile-de-France, Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, Conseil général des Yvelines, gares du RER A à Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye et Versailles Chantiers, la station Saint-Germain GC, la Station Saint-Nom-la-Bretèche Forêt de Marly sur la GCO, les gares du RER C à Saint-Cyr et Versailles Chantiers et sur les lieux de chaque réunion publique).

./...



Trois réunions publiques se sont tenues :

- à Saint-Germain-en-Laye le 17 septembre 2008 (300 personnes présentes)
- à Noisy-le-Roi le 24 septembre 2008 (80 personnes présentes)
- à Saint-Cyr-l'Ecole le 9 octobre 2008 (120 personnes présentes)

Une réunion d'information a été organisée à Mareil-Marly, à l'initiative de la Commune, le 13 octobre 2008. Le STIF, RFF, la SNCF, la Région Ile-de-France et l'Etat étaient présents.

Des registres avaient été mis à disposition des participants.

200 avis ont été déposés sur le site internet entre le 15 septembre 2008 et le 4 mars 2009, date de clôture du registre électronique.

213 avis, dont deux pétitions, ont été déposés sur les registres.

Un total de 413 avis ont ainsi été déposés sur les registres papier et électronique.

De nombreuses associations ont apporté des contributions collectives.

L'avis transmis dans le registre de Saint-Germain-en-Laye par les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie a fait l'objet de 27 signatures.

Des textes communs ont été recueillis dont une contribution du Conseil Municipal de Saint-Germain-en-Laye.

Des affiches ont été exposées sur deux totems dans le hall de la mairie de Saint-Germain-en-Laye, avant et pendant l'enquête.

Le public, en grande majorité, s'est félicité de la qualité du dossier présenté, des informations transmises et accueille très favorablement le projet.

Seuls le bruit qui pourrait être engendré et la dénaturation de la forêt de Saint-Germain ont fait l'objet de réflexions.

A Saint-Germain-en-Laye, la question du tracé entre les gares de Saint-Germain GC et RER a été largement débattue entre deux variantes : Camp des loges et Etoile d'Ayen. Le tracé Camp des loges a reçu l'assentiment de la majorité des participants élus, associations et particuliers.

Des participants ont suggéré que l'alimentation électrique se fasse par les rails. Une très grande offre de stationnement aux alentours des gares apparaît comme une question primordiale.

Quelques sites à enjeux spécifiques ont été cités.

*Commentaires de la Commission d'enquête : La concertation préalable semble avoir été particulièrement bien diligentée avec une bonne participation du public.*

.I...

## **II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **II . 1 – Désignation de la Commission d'enquête**

Une Commission d'enquête a été constituée par décision du Tribunal administratif de Versailles n°13000066/78 en date du 2 mai 2013 ainsi qu'il suit :

Président : Mr. Maurice Bloch, géomètre-expert DPLG en retraite

Membres titulaires : Mr. Yves Maënhaut, ingénieur en ingénierie de réseau  
Mr. Pierre Barber, consultant en énergie, environnement et déchets

Membres suppléants : Mr. Pierre-Yves Nicol, technicien territorial en retraite  
Mr. Denis Uguen, directeur d'exploitation et géomètre

### **II . 2 - Décision d'enquête**

Un arrêté de Monsieur le Préfet du 21 mai 2013 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes de Saint Germain-en-Laye, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles et au défrichement en vue de la réalisation de la Phase 1 du projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye RER A / Saint-Cyr-l'Ecole RER C, pour une durée de 30 jours du 13 juin au 12 juillet 2013.

Par courrier du 18 juillet 2013, nous avons demandé une prolongation du délai de remise du rapport et des conclusions, compte tenu du nombre d'observations formulées. Sur avis favorable le 31 juillet 2013 du responsable du projet, Monsieur le Préfet des Yvelines, suivant correspondance du 6 août 2013, a accordé un délai de 60 jours à compter de la clôture de l'enquête publique pour la remise du rapport et des conclusions à ses services et à Monsieur le Président du Tribunal administratif.

### **II . 3 - Publicité et Affichage**

Afin de répondre aux normes de publicité imposées et en application de l'article 4 de l'arrêté préfectoral précité, un avis au public d'ouverture d'enquête a été publié dans trois journaux : Le Courrier des Yvelines, le Parisien (édition 78) et Toutes les Nouvelles (édition de Versailles) les mercredi 29 mai et 19 juin 2013, dont un extrait est annexé au présent dossier.

Un avis d'ouverture d'enquête publique portant sur le projet de réalisation de la Phase 1 de la Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye RER A / Saint-Cyr-l'Ecole RER C a été affiché dès le 31 mai 2013 et pendant toute la durée de l'enquête, jusqu'au 12 juillet 2013 inclus, dans les 7 mairies et 100 points d'affichage sur voie publique répartis sur les territoires de ces 7 Communes :

- entre Saint-Germain GC et Noisy-le-Roi : autour de la Grande Ceinture Ouest et des gares existantes,
- le long du futur tracé : au Nord, entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER A et au sud, entre Noisy-le-Roi et Saint-Cyr RER C, comme en font foi les constats d'huissier dressés les 28 mai et 15 juillet 2013 (ce dernier 3 jours après la fin d'enquête) et les certificats d'affichage et de publicité des Maires des Communes de Bailly, l'Etang-la-Ville, Mareil-Marly, Noisy-Le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain-en-Laye et Versailles, joints au présent dossier.

Des affiches détaillant les dates des permanences de la Commission d'enquête ont été publiées, notamment sur totem et un dépliant synthétique d'information distribué en mairie, dans les gares et sur les marchés, selon les modèles joints au présent dossier.

Les modalités de l'enquête et la mise en ligne du dossier d'enquête publique ont été faites sur le site [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr).

Un totem d'exposition a été installé dans les 9 mairies concernées (phases 1 et 2). Les photographies d'un totem prises dans le hall de la mairie de Saint-Germain-en-Laye sont jointes au présent dossier.

Un exemplaire de l'avis d'ouverture d'enquête et un document « Dispositif d'affichage légal sur site » qui localise sur plan les 100 points d'affichage sont joints au présent dossier.

Le journal de Saint-Germain du vendredi 7 juin 2013 n° 629, dont un extrait est joint au présent dossier, a publié en page 7 le rappel de l'enquête et les permanences de la Commission d'enquête. Celui du 21 juin 2013 a consacré sa page 7 à une documentation sur le projet dont la Commune souhaite la réalisation. Des extraits de ces journaux sont joints au présent rapport.

Un article dans Toutes les Nouvelles Versailles et Saint-Quentin du 19 juin 2013, dont copie est également jointe au présent dossier, est paru sur l'enquête publique en cours, en page 12.

Un tract, joint à ce dossier, a été distribué aux habitants de Mareil-Marly entre le 18 et le 21 juin 2013.

*Commentaires de la Commission d'enquête : La Commission estime que l'information du public s'est déroulée de manière satisfaisante.*

## **II . 4 - Visite des lieux**

Une visite des sites concernés a été effectuée le vendredi 31 mai 2013 de 8 heures 30 à 12 heures par la Commission d'enquête, membres titulaires et suppléants, en compagnie de collaborateurs du Syndicat des Transports d'Île de France (STIF), Monsieur Gilles Fourt, Chef de division FER à la Direction des projets d'investissement (DPI), Mesdames Sophie Fernier, Chargée de projets à la Division FER de la même Direction, Aurore Didier, stagiaire au sein de la Division FER, Gaelle Le Génissel, Chargée de mission au Pôle concertation DPI, Messieurs Hugues de Pomyers du Réseau ferré de France (RFF), Marc Podetti de la SNCF Transilien, Denis Dumortier de la SNCF- Direction déléguée des gares transiliennes :

en voiture

- a) Terminus Saint Cyr (visite à pied)
- b) Virgule de Saint Cyr (visite à pied)
- c) Centre de Maintenance des Matelots (visite à pied)
- d) PN 1 allée Royale de Villepreux et RD7 (visite à pied)
- e) Plaine de Versailles
- f) Gare de Noisy le Roi

g) puis trajet en train GCO (Grande Ceinture Ouest) de Noisy-le-Roi à Saint-Germain Grande Ceinture (15 minutes)

...

en voiture

- h) Zone de débranchement de Saint Germain Grande Ceinture
- i) Traversée RN184 et avenue Kennedy - camp des Loges - (visite à pied)
- j) Allées des Loges (visite à pied)
- k) Terminus Saint Germain RER A

## **II . 5 - Registres d'enquête**

Les registres d'enquête ont été cotés et paraphés avant le début de l'enquête ou pendant l'enquête et clos en fin d'enquête par le président de la Commission d'enquête le 12 juillet 2013.

## **II . 6 - Information des Services**

Le projet de réalisation de la Phase 1 de la Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye RER A / Saint-Cyr-l'Ecole RER C a été notifié par la Préfecture des Yvelines avant l'ouverture de l'enquête à :

- Monsieur le Président de Conseil Général des Yvelines,
- le Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie (CGEDD),
- la Direction Régionale des Affaires culturelles (DRAC),
- la Direction Territoriale des Territoires,
- le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP 78),
- l'Unité Territoriale de la Direction régionale et interdépartementale de l'Agriculture, de l'Environnement et de l'Energie (UT DRIEE),
- le Ministère de La Défense,
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAP),
- la Direction des Routes d'Ile de France (DIRIF),
- la Direction Départementale de la Protection des Populations (DDPP),
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France (DRIEA),
- l'Agence Régionale de la Santé (ARS),
- la Direction Départementale des Finances publiques,
- l'Établissement Public du château de Versailles,
- l'Office National de la Forêt (ONF),
- la Régie autonome des transports parisiens (RATP),
- le Domaine national de Saint-Germain-en-Laye.

Par ailleurs, le bilan de la concertation a été approuvé par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) en avril 2012.

## **II . 7 - Modalités de consultation et réception du public**

Le dossier ainsi que des pièces annexées et les registres d'enquête destinés à recevoir éventuellement des observations ont été mis à la disposition du public dans les mairies des sept Communes concernées, pendant trente jours, du jeudi 13 juin au vendredi 12 juillet 2013 inclus aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux des mairies :

J...

en mairie de Saint-Germain-Laye :

le lundi, de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures à 16 heures  
les mardi, mercredi, jeudi et vendredi de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30  
le samedi de 9 heures à 12 heures 30.

en mairie de Mareil-Marly :

les lundi, mardi, mercredi, jeudi de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 16 heures 45  
le vendredi de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 16 heures

en mairie de l'Etang-la-Ville :

les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 9 heures à 11 heures 45  
le mercredi de 9 heures à 11 heures 45  
le samedi de 9 heures à 12 heures 30 (permanence état-civil)

en mairie de Noisy-le-Roi :

du lundi au vendredi de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures  
le samedi de 9 heures à 12 heures - fermé en juillet

en mairie de Bailly :

les lundi, mardi, mercredi, vendredi de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures  
le jeudi de 8 heures 30 à 17 heures, sans interruption  
Le samedi de 8 heures 45 à 11 heures 45

en mairie de Saint-Cyr-l'Ecole :

les lundi, mardi, mercredi, vendredi de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 15  
le jeudi de 13 heures 30 à 20 heures, en juillet de 13 heures à 19 heures  
le samedi : permanences les 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> samedi de chaque mois de 9 heures à 11 heures sauf pendant les vacances scolaires.

en mairie de Versailles :

du lundi au vendredi de 8 heures 30 à 12 heures 30 et de 14 heures à 17 heures  
le samedi de 9 heures à 12 heures.

Le public a été accueilli en mairie, pendant les permanences de l'un des commissaires enquêteurs :

en mairie de Saint-Germain-en-Laye :

le jeudi 13 juin 2013 de 9 heures à 12 heures  
le mercredi 26 juin 2013 de 14 heures 30 à 17 heures 30  
le vendredi 12 juillet 2013 de 14 heures 30 à 17 heures 30

en mairie de Saint-Cyr-l'Ecole :

le jeudi 13 juin 2013 de 15 heures à 18 heures  
le mardi 2 juillet 2013 de 14 heures 15 à 17 heures 15  
le vendredi 12 juillet 2013 de 14 heures 15 à 17 heures 15

en mairie de Versailles :

le vendredi 14 juin 2013 de 9 heures à 12 heures  
le mercredi 26 juin 2013 de 14 heures à 17 heures  
le vendredi 12 juillet 2013 de 14 heures à 17 heures

en mairie de Noisy-le-Roi :

le mardi 18 juin 2013 de 14 heures à 17 heures  
le mardi 9 juillet 2013 de 14 heures à 17 heures

en mairie de Bailly :

le mercredi 19 juin 2013 de 14 heures à 17 heures  
le mardi 9 juillet 2013 de 14 heures à 17 heures

en mairie de Mareil-Marly :

le mardi 25 juin 2013 de 13 heures 45 à 16 heures 45

en mairie de L'Etang-la-Ville :

le jeudi 27 juin 2013 de 14 heures 30 à 17 heures 30

Pendant les jours et les heures d'ouverture des mairies et au cours des permanences prescrites, tous les intéressés ont eu, après consultation des différentes pièces du dossier, la possibilité de s'exprimer sur les caractéristiques et les effets de la réalisation de la Phase 1 de la Tangentielle Ouest Saint-Germain-en-Laye RER A / Saint-Cyr-l'Ecole RER C proposée, soit verbalement, soit par annotations directes sur le registre d'enquête, soit par courrier adressé au président de la Commission, au siège de l'enquête, en mairie de Versailles, 4 avenue de Paris.

L'enquête et les permanences se sont déroulées sans incidents.

Nous avons tenu une réunion de préparation de l'enquête le vendredi 31 mai 2013 en mairie de Saint-Germain-en-Laye, à la suite de la visite du site, avec Monsieur Gilles Fourt, Chef de division FER à la Direction des projets d'investissement (DPI), Mesdames Sophie Fernier, Chargée de projets à la Division FER de la même Direction, Aurore Didier, stagiaire au sein de la Division FER, Messieurs Hugues de Pomyers du Réseau ferré de France (RFF), Marc Podetti de la SNCF Transilien, Denis Dumortier de la SNCF-Direction déléguée des gares transiliennes :

Le président de la Commission a assisté le jeudi 11 juillet 2013, avec Mademoiselle Claire Mevel du STIF, sans intervenir, à une réunion publique d'information sur le projet en présence du député de la circonscription, à la salle des fêtes de Saint-Cyr-l'Ecole.

./...

Nous avons reçu un nombre relativement important de visites pendant nos permanences dans certaines Communes et des contributeurs, en nombre (266), ont inscrit des observations sur les registres d'enquête ou les ont adressées par courriers.

Des responsables du service urbanisme de certaines Communes nous ont rendu visite pendant nos permanences.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La Commission d'enquête estime que la présente enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation et selon les conditions fixées par l'arrêté préfectoral du 21 mai 2013.*

## **II . 8 - Clôture de l'enquête**

Comme indiqué précédemment et conformément à l'article 5 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, les registres d'enquête ont été clos par le président de la Commission d'enquête, en fin d'enquête, le 12 juillet 2013.

## **II . 9 - Consultation des Maires - Délibérations des Conseils municipaux**

◊ Le jeudi 13 juin 2013, nous avons rencontré **Monsieur Pierre Durand**, maire-adjoint, chargé de l'urbanisme à la Commune de Mareil-Marly, assisté de Mesdames Marie Bak, chargée de projets urbains et Lorry Germain, stagiaire.

Monsieur Durand **favorable** au projet, s'interroge cependant sur l'opportunité de réaliser les nouvelles voies avec les normes pour le transport du fret, ce qui paraît inutile et plus coûteux.

**La desserte jusqu'à la gare RER A de Saint Germain lui semble prioritaire.** Monsieur Durand souhaite que devrait être envisagée la liaison avec la future ligne du Grand Paris.

◊ Nous avons rencontré le jeudi 27 juin 2013, **Monsieur Jean-Yves Bouhourd**, maire de la Commune de l'Etang-la-Ville, assisté de Monsieur Fabien Sragier responsable de l'urbanisme, **favorable** au projet de Tangentielle Ouest, **sans restriction**.

◊ Au cours de ses permanences en mairie de Noisy le Roi, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec **Monsieur le Maire**. De la discussion, ressortent deux points forts :

- La commune de Noisy le Roi est **très favorable** au projet et souhaite que sa réalisation soit rapide,
- Monsieur le Maire n'a aucune crainte en ce qui concerne l'éventualité de trains de fret.

◊ Le vendredi 12 juillet 2013, **Monsieur Emmanuel Lamy**, maire de Saint-Germain-en-Laye, assisté de Madame Elodie Boehm, chargée de mission mobilités-déplacements, Messieurs Trinquesse, directeur général des services et Seruzin directeur de la voirie, des réseaux et des grandes projets, nous a reçu à l'hôtel de ville et exprimé son avis très favorable au projet présenté à l'enquête.

Surpris par la lettre de l'Association des collectivités de la Confluence Seine Oise du 13 mai 2013, dont les responsables ont signé le 24 juin 2013 l'accord préalable à la conclusion du contrat de développement territorial Confluence et dont un exemplaire, avec divers documents nous a été remis - joint au présent rapport -, Monsieur Lamy a justifié la réalisation de "l'antenne" de Saint-Germain-en-Laye.

◊ Des communes concernées ont délibéré favorablement, certaines en précisant certains points - délibérations annexées au présent rapport -.

### **III . ANALYSE DES OBSERVATIONS**

**III . 1 - Préambule** : Une réunion s'est tenue en cours d'enquête le 1<sup>er</sup> juillet 2013 à la Préfecture des Yvelines pour examiner les observations déjà formulées à ce jour entre les membres de la Commission d'enquête et les représentants du STIF, Monsieur Fourt, Mesdames Fernier, Le Génissel, Didier et Mevel, du RFF, Monsieur de Pomyers et de la SNCF, Monsieur Podetti. Des explications ont été données.

Comme nous l'avons constaté précédemment, nous avons eu un nombre relativement important d'observations, remarques, critiques.

Nous avons aussi adressé le 18 juillet 2013 au Maitre d'ouvrage, un **Procès-verbal de synthèse des observations**, joint au présent rapport, sur des observations de fond, qui ne sont pas de simples demandes ou avis relevant du bon sens, et avons sollicité des éléments de réponse. Ce procès-verbal a été examiné avec le Maitre d'ouvrage, lors d'une réunion tenue en Préfecture des Yvelines le 22 juillet 2013.

Les **éléments de réponses du Maitre d'ouvrage** nous ont été confirmés suivant courrier posté le 5 août 2013, reçu le 28 août 2013, également joint au présent rapport.

Nous reprendrons, par Commune et dans l'ordre des dépôts sur les registres ou regroupées par même objet, toutes les observations (sauf omission de notre part), pour formuler notre appréciation et en fin de liste, par Commune, pour certaines d'entre elles, tous les avis favorables.

En fin de ce chapitre III, nous répondrons à certaines observations ou demandes évoquées par les contributeurs, par thèmes auxquels nous ferons référence dans les réponses individuelles \*.

Il n'a pas semblé souhaitable de faire côtoyer l'avis de la Commission avec celui du Maitre d'ouvrage sur le document "éléments de réponse du Maitre d'ouvrage". Il nous a semblé plus approprié que chaque observation fasse l'objet, dans le rapport, d'un examen et de commentaires.

Nous examinerons et commenterons séparément, les correspondances reçues au siège de l'enquête à Versailles.

Les courriers postés après le 12 juillet 2013, hors délais, n'ont pas été pris en considération.

#### **III . 2 - Commune de Saint Germain-en-Laye (5 registres : 91 observations)**

**III . 2 - 1 - Monsieur Retoret Jean Pierre** a déposé deux fois sur le registre et envoyé un courrier à la mairie de Versailles. Il conteste le projet sous tous ses aspects. Il lui semble prioritaire une liaison Cergy-Pontoise/Versailles ou St-Quentin-en-Yvelines avec du matériel lourd. Contesté aussi la liaison Saint-Germain-en-Laye GC et RER A.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la phase 1 de la TGO présentée à l'enquête est un premier tronçon de la jonction souhaitée par M. Retoret. Les liaisons avec Cergy-Pontoise/Versailles et St-Quentin sont hors sujet de l'enquête. Nous répondrons globalement sur l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) de notre rapport et par l'avis formulé sur le projet.*



**III . 2 - 2 - Monsieur Pierre Braun**, président de l'Association des locataires Henri Dunant, conteste la liaison Saint-Germain GC et RER A avec les inconvénients de croisement avec les RN 184 et RD 190 et critique la desserte en Y et ses conséquences sur la fréquence des trains. L'intéressé est favorable au passage des trains de fret pour réduire le nombre de camions sur les routes.

*Commentaire de la Commission d'enquête : nous répondrons globalement aux chapitres III . 10 - 1 - 2 et 3 (pages 54 et 55), du présent rapport, aux trois sujets soulevés par l'intéressé. La possibilité de faire circuler des trains de marchandises est conservée. Le passage des trains de fret est examiné au chapitre III . 10 - 5 du rapport.*

**III . 2 - 3 - Monsieur Constant Renaut**, ex-maire-adjoint à Saint Germain-en-Laye, déclare que ce projet est une aberration sur les plans technique, environnemental, de la circulation, de la sécurité et financier. D'après Mr Renaut, trop peu de voyageurs utiliseront le tronçon. Il manifeste son opposition à l'antenne de Saint-Germain-en-Laye GC/RER A.

*Commentaire de la Commission d'enquête : notre avis sur l'opportunité de réaliser le projet sera celui formulé dans nos conclusions. Nous répondrons sur le bien-fondé de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54).de notre rapport.*

**III . 2 - 4 - Monsieur Jacques Leduc** pense que le trajet sera plus long à partir de St -Germain GC pour aller à Paris par St-Germain RER A que par Achères RER A. Mr Leduc regrette que le terminus ne soit pas Versailles. Il exprime sa préférence pour le train.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Le temps de parcours n'est pas proportionnel au nombre de stations. La liaison par St-Germain RER A répond à un besoin de toute la population résidant le long de la ligne. Le prolongement jusqu'à Versailles est hors sujet de la présente enquête et nous répondrons à la préférence du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) du rapport.*

**III . 2 - 5 - Mmes Gérard et Thérèse Le Cloarec** St-Germain-en-Laye souhaitent les prolongements vers Versailles et Cergy dans un avenir proche. Ils refusent un tracé qui détruit la forêt.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Les prolongements vers Versailles et Cergy sont hors sujet de la présente enquête. La faible destruction de forêt devra être compensée : voir chapitres IV . 5 et V . 9 (pages 57 et 72) du présent rapport. Un expert devrait assurer un contrôle de ces compensations.*

**III . 2 - 6 - Madame Catherine Marquer** St-Germain-en-Laye est favorable au projet quels qu'en soient les inconvénients.

*Sans commentaire de la Commission d'enquête*

**III . 2 - 7 - Contribution de Messieurs Emmanuel Fruchard et Pascal Lévêque**, conseillers municipaux de St-Germain-en-Laye. Quoique favorables au prolongement de la ligne vers St-Cyr tout en regrettant que la Tangentielle Ouest n'atteigne ni Versailles ni St-Quentin, les intéressés critiquent le dossier, s'interrogent sur les financements, la rentabilité du programme complet, les conséquences du projet sur l'environnement, la traversée de trois routes départementales et émettent des réserves sur la priorité donnée à la gare RER A de St-Germain.

Il leur semble que les besoins de déplacement de l'avenue Kennedy ne justifient pas une station.

Ils proposent un projet de liaison avec Achères-Ville.

Commentaire de la Commission d'enquête : Les prolongements vers Versailles ou St-Quentin ainsi que la phase 2 de la TGO et les liaisons en direction d'Achères-Ville, sont hors sujet de l'enquête.

Les financements de la phase 1 sont programmés, la notion de rentabilité n'est pas obligatoirement attachée au service public qui doit répondre au besoin des usagers et la future fréquentation ressort des études qui ont été diligentées. Pour la traversée des trois routes, les intéressés sont invités à se reporter en fin de chapitre III . 10 paragraphe 2 (page 55) du rapport. Les besoins de déplacement de l'avenue Kennedy affirmés par les intéressés, apparaissent en contradiction avec une récente étude menée conjointement par le Ministère de la Défense et la Municipalité de St-Germain-en-Laye. Cette question devait être réexaminée, entre les partenaires concernés, au stade de l'avant-projet.

**III . 2 - 8 - Monsieur Stéphane Madrange** 12 rue de la Justice 78100 s'inquiète de l'aggravation des nuisances existantes.

Commentaire de la Commission d'enquête : la mise en service d'un tram-train à traction électrique sera moins bruyant et ne devrait engendrer que des nuisances restreintes.

**III . 2 - 9 - Madame Micheline Arnaudrut** 175 rue du Pt Roosevelt St-Germain-en-Laye souhaite connaître le devenir de la liaison Nord Sud/Sud Nord, par bus avec le lycée international.

Commentaire de la Commission d'enquête : Les liaisons par bus seront probablement réorganisées.

**III . 2 - 10 - Monsieur Alain Gauthier** 22 rue Roger Robereau St-Germain-en-Laye partisan de la liaison Versailles/Cergy, manifeste son opposition à l'antenne St-Germain-en-Laye GC/RER A.

Commentaire de la Commission d'enquête : il sera répondu sur l'antenne de St-Germain-en-Laye, en fin de chapitre globalement par thème au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.

**III . 2 - 11 - Monsieur Freddy Pinto**, société Graniou Reul-projet GSM-R, demande une révision du PLU de la Commune. La zone N doit intégrer les emprises ferroviaires pour permettre l'installation de ses sites GSM, le long des voies ferrées, nécessaires au bon fonctionnement des trains et d'utilité publique.

Commentaire de la Commission d'enquête : L'installation des réalisations de la Société est hors sujet de l'enquête sur la phase 1 du TGO.

**III . 2 - 12 - Monsieur Lionel Favier** 92 rue Perronet 92200 Neuilly-sur-Seine, membre de l'Association des usagers des transports d'Ile de France (AUT) a déposé sur les registres 1 et 2, il affirme qu'il s'agit d'un excellent projet notamment en assurant la liaison St Germain GC et RER A. Mr Favier souhaite que soient réservées des surfaces logistiques à l'arrêt St-Germain GC pour un trafic fret en direction d'Achères avec un nouveau matériel bien approprié à l'environnement urbain : le tram-fret.

J...

Commentaire de la Commission d'enquête : la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. Cependant pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques. Le trafic en direction d'Achères est hors sujet de l'enquête.

**III . 2 - 13 - Les Amis de la Forêt de St-Germain et de Marly** s'inquiètent du projet d'antenne St-Germain GC/RER A et ses conséquences sur la destruction forestière et l'éventualité d'urbanisation. Ils regrettent l'interruption de la procédure de classement en forêt de protection de la Forêt de St-Germain et demande une révision des modalités d'exécution des mesures de compensation de la déforestation.

Commentaire de la Commission d'enquête : Quoique opposés au branchement par le Camp des Loges, l'Association s'inquiète des mesures de compensation de la déforestation. Nous leur demandons de se reporter au chapitre IV . 5 et V . 9 du présent rapport.

**III . 2 - 14 - Madame Marguerite Vincenot**, habitante de St-Germain-en-Laye, présidente des Amis de la Forêt de St-Germain et de Marly préfère une navette en place du tram-train pour relier St Germain-en-Laye GC et RER A. Elle demande que les liaisons avec Versailles et Cergy-Pontoise soient prioritaires.

Commentaire de la Commission d'enquête : Nous répondrons globalement sur l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport et par l'avis formulé sur le projet. La capacité du tram-train est supérieure à celle des bus. Les prolongements vers Versailles et Cergy sont hors sujet de l'enquête.

**III . 2 - 15 - Monsieur Maurice Solignac** 1er Maire-adjoint de St Germain-en-Laye et Vice-président du Conseil général des Yvelines approuve le maillage programmé de liaison de banlieue à banlieue. Mr Solignac est très favorable à la réalisation de l'antenne de St-Germain et demande d'autres liaisons sur la phase 2.

Commentaire de la Commission d'enquête : dont acte. La phase 2 est hors sujet de la présente enquête.

**III . 2 - 16 - Monsieur Vincent Lidsky** 31 rue de Lorraine St-Germain partisan de la liaison Cergy St-Germain Versailles, aurait souhaité obtenir des renseignements sur la liaison Versailles Massy Palaiseau Orly et avec le TGV. Mr Lidsky s'inquiète, par ailleurs, de la déforestation et des compensations à faire.

Commentaire de la Commission d'enquête : les liaisons évoquées par l'intéressé sont hors sujet de la présente enquête. Pour la déforestation et les compensations nous demandons à Mr Lidsky de se reporter au chapitre IV . 5 et V . 9 (pages 57 et 72) du présent rapport.

**III . 2 - 17 - Monsieur Gilles du Crest** 114 route de Fourqueux 48100 St-Germain-en-Laye s'inquiète des nuisances sonores, de la fréquence et des horaires des tram-train et de l'éventualité du passage de trains de fret.

Commentaire de la Commission d'enquête : Le tram-train sera à traction électrique avec des nuisances sonores réduites. Des mesures appropriées pour les immeubles très proches de la ligne pourraient être envisagées si le niveau légal était dépassé.

Les horaires et fréquences devraient être fixés pour assurer, dans les meilleures conditions, le service aux usagers.

La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.

**III . 2 - 18 - Monsieur Pierre Jomier**, vice- président de l'Association des Amis de la forêt de St-Germain et de Marly-le-Roi émet un avis favorable au projet mais demande qu'un soin particulier soit apporté aux problèmes environnementaux.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 2 - 19 - Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie** représentés par **Monsieur Pierre Jomier** président, émettent un avis favorable à condition qu'une attention particulière soit portée à l'environnement. Ils demandent que la phase 2 et les aménagements routiers projetés soient réalisés suivant les calendriers proposés.

Commentaire de la Commission d'enquête : La phase 2 du TGO et les travaux routiers sont hors sujet de la présente enquête.

**III . 2 - 20 - Monsieur Frédéric Linares**, 10 rue des Chenêts 78100 St-Germain-en-Laye, président **ADURERA**, association de défense des usagers du RER A dont la station à St-Germain serait saturée, est opposé à l'antenne du tram-train projetée en ville avec des conséquences négatives alors que le système de bus serait très performant.

Commentaire de la Commission d'enquête : Le réseau de bus est moins fiable et la capacité du tram-train est supérieure à celle des bus. Nous répondrons globalement sur l'opportunité de la liaison Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) et par l'avis formulé sur le projet.

**III . 2 - 21- Monsieur Picard** souhaite une liaison Versailles-Cergy par train, il est opposé au tram-train qui empêcherait le développement de la ligne nécessaire aux étudiants et les personnes travaillant à Versailles ou Cergy. Il veut protéger la forêt.

Commentaire de la Commission d'enquête : les prolongements vers Cergy et Versailles sont hors sujet de la présente enquête. Il sera répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4. (page 55) La faible destruction de forêt sera compensée (voir chapitres IV . 5 et V . 9 (pages 57 et 72) du présent rapport).

**III . 2 - 22 - Monsieur J. Plateau** 5 rue Boucher des Perthes St-Germain, adhérent de l'Association des Amis de la Forêt de St-Germain et de Marly, critique le dossier. Mr Plateau n'est pas favorable à l'antenne de St-Germain qui entraîne de la déforestation. Il souhaiterait que soit donnée une priorité à l'axe St-Cyr/Achères via St-Germain GC.

Commentaire de la Commission d'enquête : la phase 1 de la TGO présentée à l'enquête est un premier tronçon de la jonction souhaitée par l'intéressé. Quoique opposé à l'antenne de St-Germain, Mr Plateau s'inquiète des mesures de compensation de la déforestation. Nous lui demandons de se reporter au chapitre IV . 5 et V . 9 (pages 57 et 72) du présent rapport.

**III . 2 - 23 - Contribution de l'Association des habitants du quartier de la gare de Grande Ceinture**, représentée par **Madame Leurquin, Messieurs Grondin, Roude, Etorre, Delaporte**, favorable au projet 1ère phase, attire l'attention sur la nécessité d'aménagements alentours de la gare St Germain GC ( accès, stationnement, circulation maîtrisée).

Commentaire de la Commission d'enquête : Les gares du tram-train deviennent des stations dont le rôle s'apparente à une dépose-minute. Les problèmes d'accès et de circulation alentours sont de la responsabilité des Collectivités locales et non des Maitres d'ouvrage du TGO.

**III . 2 - 24 - Monsieur et Madame Colette et Gérard Contesse**, favorables à l'extension de la ligne vers le nord et le sud, ne sont pas, par contre, favorables à l'antenne de St-Germain.

*Commentaire de la Commission d'enquête : nous répondrons globalement sur l'opportunité de la liaison Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.*

**III . 2 - 25 - Madame Catherine Péricard**, ancienne conseillère générale des Yvelines, n'est pas favorable au projet de tram-train présenté, dont le coût lui apparaît une hérésie pour les finances publiques. L'intéressée est également défavorable à l'antenne de St-Germain avec ses conséquences sur l'environnement. Mme Péricard considère prioritaire la ligne Cergy-Versailles-St-Germain-Achères avec des ramifications à St-Cyr.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la phase 1 de la TGO présentée à l'enquête est un premier tronçon de la jonction souhaitée par l'intéressée. Nous répondrons globalement sur l'opportunité de la liaison Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du présent rapport. Les prolongements vers Achères et Cergy sont hors sujet de l'enquête.*

**III . 2 - 26 - l'Association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région**, représentée par **Madame Monique Dumont** présidente, quoique constatant les dépenses faites antérieurement et les retards pris, soutient le projet de TGO mais demande la simultanéité de la réalisation de la phase 2. L'association s'interroge sur le choix du tram-train, elle ne souhaite pas que soit entravé le transport de fret pour desservir les futurs ports au confluent de la Seine et de l'Oise à Achères.

D'après l'association, le tronçon soumis à enquête aurait du aller jusqu'à Versailles-Chantiers et non pas à St-Cyr RER. Elle pense que la pertinence de l'antenne de St-Germain GC à RER A n'est pas démontrée et déplore ses conséquences sur l'environnement; l'urgence serait le tronçon principal. La desserte en Y à partir de St-Germain GC, l'inquiète. L'association considère prioritaire la liaison Versailles-Cergy, via Achères.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La phase 2 est hors sujet de la présente enquête. Il est répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) et sur l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.*

*La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme, mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains de fret.*

*Le raccordement à Versailles Chantiers et le prolongement vers Cergy sont hors sujet de l'enquête.*

**III . 2 - 27 - Monsieur Marc Jauffret** 13 rue Saint Léger 78100, président du Tennis-club des Loges de ST-Germain, stade municipal, est favorable au projet et à l'antenne St-Germain-en-Laye GC/RER A.

*Sans commentaire de la Commission d'enquête.*

**III . 2 - 28 - Monsieur Brunet** 39 rue Grande Fontaine St-Germain est partisan de la liaison Achères à St-Cyr et Versailles-Chantier par voie ferrée et pense qu'il ne faut pas réaliser l'antenne St-Germain GC / RER A. L'intéressé critique les hôpitaux de Chambourcy et Poissy.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Il sera répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) et sur l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.*

*Les prolongements vers Versailles et Cergy sont hors sujet de l'enquête, de même pour les hôpitaux cités.*

**III . 2 - 29 - M. Savoie rue de la Grande Fontaine** donne un avis positif à la liaison Versailles Cergy. Il est partisan de la navette électrique et non du tram-train.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Il sera répondu au choix du tram-train au chapitre II . 10 - 4 (page 55) du rapport. La capacité du tram-train est supérieure à celle des navettes. Les prolongements vers Versailles et Cergy sont hors sujet de l'enquête.*

**III . 2 - 30 - Illisble** préfère le train de Versailles à Achères et Cergy. Exprime son désaccord pour le tram-train dans St-Germain, trop onéreux.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Il sera répondu sur l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A au chapitre III . 10 - 1 (page 54) et au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) du rapport. Les prolongements vers Versailles Achères et Cergy sont hors sujet de l'enquête.*

**III . 2 - 31 - Monsieur Bertrand Dargnies** 7 rue de Bergette approuve le projet mais s'interroge sur la future fréquentation et sur la sécurité aux croisements avec les voies.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la future fréquentation ressort des études qui ont été diligentées. Le code de la route devra être appliqué pour la sécurité. Notre commentaire sur le croisement avec la circulation automobile est explicité en fin de chapitre III - 10 paragraphe 2 de notre rapport.*

**III . 2 - 32 - Monsieur Jean Noël Woerth** rue Croix de Fer est favorable au TGO St-Cyr -Cergy mais opposé au tram-train actuel. Il cite les difficultés de croisement avec les voies.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Le prolongement vers Cergy est hors sujet de l'enquête. Il sera répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) et sur le croisement avec les voies au chapitre III . 10 - 2 (page 55) du rapport.*

**III . 2 - 33 - Monsieur François Welgel** 41 rue de Fourqueux 78100 Saint-Germain-en-Laye avec vingt-et-un signataires de la Résidence "Les Peupliers" soutiennent le projet de Tangentielle Ouest.

*Sans commentaire de la Commission d'enquête*

**III . 2 - 34 - Madame Isabelle Dumont** rue Jeanne d'Albret, quartier sous-préfecture préfère le bus et la voiture pour des raisons de commodité. L'intéressée déplore la mise en sens unique de l'avenue Kennedy, consécutive à la réalisation du tram-train.

*Commentaire de la Commission d'enquête : L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport. Les conditions d'aménagement de l'avenue Kennedy devraient être étudiées au stade de l'avant-projet.*

**III . 2 - 35 - Monsieur Marcel Martenet** 3 allée du Triboulet St-Germain pense que la priorité aurait du être donnée à la liaison Versailles Chantiers (et prolongement jusqu'à Melun) et Cergy -Pontoise.

. / ...

Commentaire de la Commission d'enquête : Les liaisons citées sont hors sujet de la présente enquête.

**III . 2 - 36 - Monsieur Claude Lambert** de la société Financial Controller France Cargill 18/20 rue des Gaudines St-Germain employant 200 salariés constate que l'interconnexion d'un tram-train de la gare du RER A jusqu'au Bel Air et au-delà jusqu'à St-Cyr-l'Ecole, facilitera grandement la vie des salariés de toutes les entreprises basées sur le site.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 2 - 37 - Monsieur Jean-Claude Pichois** 9 rue Henri Dunant 78100 St-Germain-en-Laye souhaiterait plutôt une ligne directe Versailles-Achères-Cergy. Il ne s'explique pas pourquoi un découpage en 2 phases. Il pense que le tram-train ne permettra pas la circulation d'autres trains (banlieue et fret).

Commentaire de la Commission d'enquête : La liaison citée est hors sujet de la présente enquête.

Le découpage en 2 phases fait suite à la nécessité apparue de mener des études complémentaires pour la liaison St-Germain GC / Achères-Ville. Il en a résulté un décalage d'un an pour les deux phases. L'avis que nous formulerons porte exclusivement sur la phase 1 de la liaison Tangentielle Ouest.

Il sera répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) du rapport.

**III . 2 - 38 - Ligue contre la violence routière**, représentée par Messieurs G.Branche, G.Dubois, J.Degeorge, M.Lefébure, J.Scalla, M.Zourbas, s'inquiète de la sécurité aux croisements avec les voies, préférerait ponts et passages souterrains. Pour les villes du nord, elle regrette le fait de diriger un train sur deux vers le RER A à St-Germain-en-Laye. La ligue pense qu'une desserte par bus apporterait plus de satisfaction à bref délai et probablement à moindre coût dans St-Germain-en-Laye.

Commentaire de la Commission d'enquête : Le code de la route devra être appliqué pour la sécurité. Notre commentaire sur le croisement avec la circulation automobile est explicité en fin de chapitre III . 10 au paragraphe 2 de notre rapport (page 55).

L'avis que nous formulerons porte exclusivement sur la phase 1 de la liaison Tangentielle Ouest. L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.

**III . 2 - 39 - Monsieur Xavier Deedene** nous fait part de l'avis très favorable de la société "fives solios" dont les bureaux sont situés dans la ZAC du Bel Air qui emploie un nombre important de collaborateurs.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 2 - 40 - anonyme** citoyen de St-Germain-en-Laye est défavorable au tram-train dans la ville de St-Germain-en-Laye, pense que des bus électriques seraient moins coûteux. Il déplore l'empiètement sur la forêt et par ailleurs, la dégradation du "bien vivre" sur les lieux.

Commentaire de la Commission d'enquête : l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport. Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur le "bien vivre" à St-Germain-en-Laye.

**III . 2 - 41 - L'association de défense des usagers Saint-germanois du RER A**, représentée par son président **Frédéric Linares**, n'est pas favorable au projet qui ne peut qu'accroître l'affluence à la station RER A de St-Germain-en-Laye qui serait déjà saturée suivant un rapport parlementaire 2012. L'association pense que la priorité doit être Versailles-Cergy en connexion avec EOLE à Poissy et les liaisons SNCF à Cergy, St Nom et Versailles pour décharger le RER A.

Commentaire de la Commission d'enquête : Les liaisons citées sont hors sujet de la présente enquête.

**III . 2 - 42 - Monsieur Gilbert Audurier** 27 rue Franklin 78100 St-Germain-en-Laye favorable au projet, précise qu'il correspond non seulement à l'attente des Saint-Germinois mais de toute la population et des entreprises situées le long de la ligne de Grande Ceinture de St-Cyr à St-Germain. Ce projet va diminuer l'usage de la voiture. L'intéressé pense que la phase 2 doit être programmée en liaison avec le développement économique de la Confluence (avant-port Seine Métropole 2020/2025).

Commentaire de la Commission d'enquête : dont acte. La liaison évoquée par l'intéressé est hors sujet de l'enquête.

**III . 2 - 43 et 44 - Madame Hélène Marie** 26 avenue Saint Fiacre St-Germain-en-Laye et **Monsieur Alexandre Morlet** 10 rue de l'Aigle d'Or 78100 St-Germain-en-Laye, favorables, demandent que les horaires et l'amplitude des tram-trains soient bien adaptés, notamment fixés en liaison avec le dernier métro RER.

Commentaire de la Commission d'enquête : Le dossier fait une prévision de service du tram-train jusqu'à 24 heures. Les horaires et l'amplitude des tram-trains devraient être adaptés au besoin des usagers.

**III . 2 - 45 – Monsieur Vincent Lidsky** 31 rue de Lorraine St-Germain préférerait que le tracé utilise plus les emprises de voies sur la liaison St-Germain-Achères.

Commentaire de la Commission d'enquête : La liaison citée est hors sujet de la présente enquête.

**III . 2 - 46 - Monsieur et Madame Beaudouin** 4 avenue Kennedy Bt 4 - 78100 St-Germain-en-Laye, favorables au projet qui va diminuer la circulation automobile, demandent qu'une attention soit apportée à l'aménagement de l'avenue Kennedy et au choix du sens de circulation.

Commentaire de la Commission d'enquête : ces préoccupations devraient être examinées lors de l'étude de l'avant-projet (AVP).

**III . 2 - 47 - Monsieur Pascal Gatignon** 38 rue André Bonenfant 78100 Saint-Germain-en-Laye, administrateur des Amis de la forêt, émet un avis franchement négatif s'agissant de l'antenne St-Germain GC au RER A. L'intéressé expose longuement ses arguments et souhaite que l'on s'en tienne à la liaison Cergy-Pontoise/Versailles par les infrastructures ferroviaires existantes.

Commentaire de la Commission d'enquête : l'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport. La liaison évoquée est hors sujet de la présente enquête.

./...



**III . 2 - 48 – Monsieur Claude Loiseau** vice-président de l'association des usagers des transports responsable du secteur Seine-aval, chargé de mission à l'association régionale d'Ile-de-France 2 rue de Denauval 78570 Chanteloup-les-Vignes, regrette que le projet présenté ne soit pas relié à Cergy-Pontoise et Versailles. L'intéressé demande que la possibilité de faire circuler des trains lourds classiques soit conservée, que des tram-trains de fret léger pour le cabotage de proximité soient prévus.

Il regrette que la correspondance entre le tram-train et le RER C à St-Cyr ne soit pas plus expliquée et n'est pas persuadé de l'opportunité qu'un tapis roulant à St-Germain soit la meilleure solution.

Mr Loiseau évoque par ailleurs des projets extérieurs.

*Commentaire de la Commission d'enquête : les liaisons et les projets extérieurs évoqués par l'intéressé sont hors sujet de l'enquête.*

*La possibilité de faire circuler des trains de marchandises est conservée. Pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques.*

*Le trottoir roulant de la liaison GCO et RER A est justifié par la longueur de 190 mètres de la distance à parcourir.*

**III . 2 - 49 - Monsieur Carmelo Piciotto** 95 rue Marcadet 75018 Paris critique le projet, préconise la poursuite jusqu'à Versailles-Chantiers, édifie des liaisons régionales. L'intéressé souhaite que la circulation des trains de marchandises et traditionnels soit possible. D'autres matériels devraient être choisis.

*Commentaire de la Commission d'enquête : les liaisons évoquées par l'intéressé sont hors sujet de l'enquête.*

*Il sera répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55) du rapport.*

**III . 2 - 50 - Monsieur Patrick Labede** 175 rue du Président Roosevelt 78100 St-Germain-en-Laye est inquiet de la nuisance sonore, son immeuble serait situé à 5 mètres de la ligne (face au viaduc).

*Commentaire de la Commission d'enquête : si tel est le cas, des mesures particulières pourraient être envisagées, nous en ferons **une recommandation**.*

**III . 2 - 51 - Monsieur Jean Michel Prudhomme** 27 rue de la Grande Fontaine 78100 Saint-Germain-en-Laye demande que soit liées les phases 1 et 2 avec une infrastructure du type RER, l'abandon du barreau St-Germain-en-Laye GC / RER A et l'étude du prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Le prolongement évoqué par l'intéressé est hors sujet de la présente enquête. Pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques et à fortiori des RER. L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.*

**III . 2 - 52-** L'association Vérité - Responsabilité et Intégrité-Transparence (V.R.I.T) n'est pas favorable au projet actuel de tram-train avec ses conséquences environnementales, sur la circulation automobile, la fréquentation du RER A et la fréquence sur la ligne principale. Elle demande une liaison Versailles-Cergy par un train, pour laquelle tous les financements disponibles soient réservés.

Commentaire de la Commission d'enquête : le choix du tram-train est expliqué au chapitre III . 10 - 4 du rapport (page 55). Il est répondu, aux conséquences sur la forêt aux chapitres IV . 5 et V . 9 (pages 57 et 72) et sur la circulation automobile, la fréquence des trains, aux chapitres III . 10 - 2 et 3 du présent rapport (page 57). Les financements sont définis par opération. Celui de la phase 1 est programmé.

**III . 2 - 53 - L'association « Mieux se Déplacer à Bicyclette » (MDB)** demande que l'embarquement des vélos soit prévu dès la conception du matériel roulant.

L'Association remarque qu'aucun aménagement de piste cyclable n'est prévu sur une distance de 450 mètres sur l'avenue du Président Kennedy entre la route de la Mare à la Douzaine et la route des Mares, où la Tangentielle passe entre le stade Georges Lefèvre et le Camp des Loges en les desservant ainsi qu'un restaurant. L'avenue devant être mise en sens unique, il ne serait alors plus possible aux cyclistes de rouler en sens inverse.

Elle s'interroge, par ailleurs sur la possibilité d'un accès depuis la place Edouard Detaille ou les grilles du château à la galerie souterraine reliant les stations Saint-Germain-en-Laye RER A/ station TGO qui permettrait une sortie du RER vers la piscine.

Commentaire de la Commission d'enquête : L'embarquement des vélos peut se faire conformément à un règlement, suivant des créneaux horaires et journaliers.

La rectification de cette interruption de la piste cyclable devant le Camp des Loges, remarquée au dossier soumis à enquête, devrait être étudiée au stade de l'avant-projet. Nous en ferons **une recommandation**.

Selon le Maître d'ouvrage, l'accès au quai TGO se fait côté Nord par le chemin des carrières d'Achères ou côté Sud par le souterrain de liaison avec la station RER. Côté Ouest un cheminement piéton est possible entre la plateforme du tram-train et le mur du parc du château. Le cheminement piéton pour rejoindre la station TGO depuis la Place Edouard Detaille pourra se faire en empruntant la rue de Pontoise ou par le jardin du Château aux horaires d'ouverture des grilles.

**III . 2 - 54 - L'Office National des Forêts** souscrit pleinement aux remarques et observations adressées à Monsieur le Préfet des Yvelines le 11 avril 2013 par Madame la Directrice Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Ile de France (DRIAAF).

Commentaire de la Commission d'enquête : Il est répondu aux remarques et observations de la DRIAAF d'Ile de France au chapitre IV . 5 (page 57) du présent rapport.

**III . 2 - 55 - Monsieur Philippe Porte, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) VersaillesYvelines** donne un avis favorable au projet.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 2 - 56 - Monsieur JB Galland** donne un avis favorable mais s'interroge sur la correspondance entre le TGO et le RER A à St-Germain-en-Laye qui ne se fait pas de quai à quai.

Commentaire de la Commission d'enquête : La préservation de l'environnement, très sensible en surface, explique le décalage des arrivées.

III . 2 - 57 - **Madame Aude Galland** pense que ce projet est extrêmement coûteux.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Le financement est programmé et le projet répond au besoin de maillage des transports en commun de banlieue à banlieue pour les usagers*

III . 2 - 58 à 91 - Ont émis un avis favorable au projet tel que présenté à l'enquête, sans ou avec peu de commentaires :

- M. **Stuokert**,
- **Monsieur Gérard Rivière** - 78700 Conflans-Ste Honorine
- **Docteur Robert Haïat**
- **Madame Christine Adam** présidente de l'Association Mi'ro
- **Monsieur Michel Levannier**, quartier d'Hennemont
- **Madame Céline Barzic**, avenue Kennedy
- **Monsieur Bastin** 34 rue Schnapper St-Germain-en-Laye et **Madame Naffrechoux**
- **Madame Maria Emilia de Seixas** ferme des Noyers 8 route centrale St-Germain
- **M. JC Lorente**, 86 rue d'Achères 78600 Maisons-Laffitte,
- **Madame Odile Bataille**, 12 allée du Vert Galant 78240 Chambourcy,
- **Madame Christine Malet** 3 rue Ducastel St-Germain,
- **Inconnu** Vaux sur Seine,
- **Madame Neïly Heuzé-Veaux** 11, rue Jean Jaurès St-Germain-en-Laye
- **Monsieur Bourguine** 48 rue de Poissy 78100 St-Germain
- **M. P.Mulloz**
- **Madame Odette Verguory**
- **Monsieur et Madame Pierre Vernet** 41 square Saint-Germain 78100 Saint-Germain-en-Laye
- **Madame Carina Croly** 19 route de St-Germain Saint-Nom-la-Bretèche.
- **Monsieur Alain Fouillot** conseiller de quartier Hennemont rue Albert Priotet
- **Monsieur et Madame Danelle Pomay** 26 rue de Tourville ESC f2 78100 St-Germain (2 obs.)
- **Inconnu**
- **M. Barbier**
- **Monsieur Michel Idasiak**, membre de l'association Mi'Ro des quartiers sud
- **M. Delaporte**
- **Madame Marie Claude Boutin**, maire-adjoint Saint-Germain
- **Madame Christine Usquin**, conseillère municipale
- **Madame Colette Gutzwiller** place de Mareil
- **Monsieur Robert Boulay** 4 place Louis XIV St-Germain
- **Madame Benjamine Larby Meziane** 97 avenue du Maréchal Foch St Germain
- **Madame Françoise Djian-Tourette** 97 avenue du Maréchal Foch St-Germain
- **Madame Marta de Cidrac** 2 rue Franklin St-Germain-en-Laye
- **Madame Pascale Gendron** 88 rue St-Léger, maire-adjoint aux travaux
- **Madame Marie Louise Stra** 14 rue de Fourqueux 78100 Saint-Germain-en-Laye
- **Monsieur Jérôme Martinot** 22 b rue Wauthier 78100 St-Germain-en-Laye

*Sans commentaire de la Commission d'enquête.*

III . 3 - **Commune de Mareil-Marly** (2 registres : 31 observations)

III . 3 - 1 - **Monsieur JF Hilaire** 6 Allée José Rolland 78620 L'Étang-la-Ville favorable au projet, reproche qu'aucun stationnement automobile ne soit prévu au Passage à Niveau n° 7

*Commentaire de la Commission d'enquête : la station du tram-train au PN 7 sera une dépose-minute.*

./...

**III . 3 - 2 - Madame Marie Thérèse Bonis** 8 rue Saint-Germain Mareil-Marly favorable au projet, s'interroge sur la liaison avec Achères et sur le transport du fret.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la liaison évoquée est hors sujet de l'enquête. La possibilité de faire circuler des trains de marchandises est conservée. Pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques.*

**III . 3 - 3 - Monsieur Bernard Guillemet** 19 rue du Chiendent 78112 Fourqueux souhaite la création d'un arrêt supplémentaire entre la gare de Mareil Marly et de St-Germain Bel Air au niveau d'un ancien PN (route de Fourqueux) et des carrefours de la Croix rouge et des 4 chemins pour desservir une zone entièrement urbanisée sur les trois Commune de St-Germain-en-Laye, Fourqueux et Mareil-Marly.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La Commission d'enquête considère que la position de ne pas créer d'autre station du maître d'ouvrage est pertinente.*

*Le potentiel de captage des populations sur une ligne de tram-train comme celui de la future TGO est d'environ 1 km autour de la station.*

*La création d'une station supplémentaire serait redondante avec les stations existantes au vu de la distance qui sépare les habitations des arrêts de Saint-Germain-Bel Air et Mareil-Marly. La population qui serait captée, par ces arrêts potentiels, à moins de 1 km reste en-deçà de celle des autres arrêts de la ligne.*

**III . 3 - 4 - Monsieur JC Lacassagne** 4 chemin des Doigts Mareil-Marly regrette de ne pas trouver dans le dossier d'indication sur la répartition du financement. L'intéressé aurait souhaité connaître les raisons du choix du tracé entre le Camp des Loges et la lisière de la Forêt. Par ailleurs, Il voudrait connaître le coût du matériel roulant.

Monsieur Lacassagne s'interroge sur la liaison St-Germain-Achères et sa répartition du trafic. Les nuisances phoniques le préoccupent.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Le financement de la phase 1 est réparti entre les trois co-financeurs de l'opération. Au stade actuel de la procédure, aucun autre découpage n'est donné. Le coût du projet est établi hors matériel roulant.*

*La desserte de toutes les installations actuelles et futures du site du Camp des Loges justifie le choix du tracé par ce site.*

*La liaison avec Achères est hors sujet de la présente enquête.*

*Un tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes.*

**III . 3 - 5 - Monsieur Jean Pierre Fontelle** 7 allée des vergers Mareil-Marly favorable au projet, évoque d'autres liaisons possibles et souhaite de la cohérence des transports avec l'urbanisation.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La présente enquête porte sur la phase 1 du TGO. Les autres liaisons évoquées sont hors sujet.*

**III . 3 - 6 - Monsieur Rémi Tessier** 12 rue St-Germain Mareil-Marly est favorable au projet et partisan de l'antenne du Camp des Loges, est préoccupé par la tarification jusqu'à la gare st-Lazare.

Monsieur Tessier s'inquiète pour que le passage à niveau n° 1 soit conservé.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La tarification jusqu'à la gare ST-Lazare est hors sujet de l'enquête.*

*Le PN 1 ne sera conservé qu'en modes actifs.*

./...

**III . 3 - 7 - Monsieur JM Dinier** 104 rue des Sablons Mareil-Marly favorable au projet demande un stationnement véhicules à la nouvelle station près du PN 7.

Commentaire de la Commission d'enquête : la nouvelle station au PN 7 sera une dépose - minute.

**III . 3 - 8 - Monsieur Jean Paul Retif** critique le dossier présenté.

Commentaire de la Commission d'enquête : le projet répond au besoin de maillage des transports en commun de banlieue à banlieue pour les usagers.

**III . 3 - 9 - Monsieur Chrstian Dumont** 16 allée des Vergers 78100 Saint-Germain-en-Laye critique le projet, demande une tangentielle reliant Versailles-St-Germain-Achères-Cergy par train. Il n'est pas favorable à l'antenne de St-Germain-en-Laye.

Commentaire de la Commission d'enquête : Les liaisons évoquées par l'intéressé sont hors sujet de la présente enquête. La phase 1 de la TGO présentée à l'enquête est un premier tronçon de la jonction souhaitée par l'intéressé.

Il est répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55)

L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.

**III . 3 - 10 - Madame Monique Dumont** 16 allée des Vergers 78100 St-Germain-en-Laye est déjà intervenue en qualité de présidente de l'Association Ensemble pour l'Environnement de St-Germain et sa région sur le registre déposé dans les locaux administratifs de St-Germain-en-Laye (voir Chapitre III . 2 - 26 du présent rapport).

L'intéressée souhaite une tangentielle reliant Versailles-St-Germain-Poissy-Achères-Cergy par train et n'est pas favorable à l'antenne de St-Germain GC/ RER A.

Commentaire de la Commission d'enquête : Les liaisons évoquées par l'intéressée sont hors sujet de la présente enquête. La phase 1 de la TGO présentée à l'enquête est un premier tronçon de la jonction souhaitée.

Il est répondu au choix du tram-train au chapitre III . 10 - 4 (page 55)

L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III . 10 - 1 (page 54) du rapport.

**III . 3 - 11 - Madame Sabine Gillot** est défavorable au projet présenté. Elle déplore la fréquentation du tronçon actuellement en service. L'intéressée redoute le transport nocturne de marchandises qui serait source de nuisances.

Commentaire de la Commission d'enquête : la future fréquentation ressort des études qui ont été diligentées.

La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.

Un tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes.

**III . 3 - 12 - Monsieur Gilles Lamy** chemin des Marivaux 78750 Mareil-Marly critique le coût des études précédentes. Il est favorable au transport des voyageurs par un tramway et contre le transport du fret. L'intéressé semble être opposé à l'antenne de St-Germain-en-Laye qui serait un prolongement de radiale et non une tangentielle.

Commentaire de la Commission d'enquête : Le coût des études précédentes est hors sujet de l'enquête.

*La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III .10 - 1 (page 54) du rapport.*

**III . 3 - 13 - Madame Jacqueline Sansson** s'interroge sur les interconnexions avec les autres réseaux et la tarification. Elle s'inquiète des nuisances sonores, voudrait supprimer les passages à niveau.

Commentaire de la Commission d'enquête : les interconnexions devraient répondre aux besoins des usagers. La tarification est hors sujet de l'enquête.

*Le tram-train à traction électrique ne provoque que des nuisances sonores relativement réduites.*

*La suppression de tous les passages à niveau n'est pas envisagée mais leur sécurité et leur aménagement seront assurés, cf dossier.*

**III. 3 - 14 - Monsieur Lolc Etienne** 32 rue de Marly 78750 Mareil-Marly vice président de "Vivre à Marly" déplore la fréquentation du tronçon actuellement en service et refuse le transport possible du fret en dehors des horaires du trafic voyageurs et ses conséquences sur les nuisances sonores et la pollution.

Commentaire de la Commission d'enquête : la future fréquentation ressort des études qui ont été diligentées.

*La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. Un tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes.*

**III . 3 - 15 à 31** - Ont émis un avis favorable au projet tel que présenté à l'enquête, sans ou avec peu de commentaires :

- Madame Madeleine Milelli-Cassin
- Monsieur Pierre Durand
- Monsieur Gilles Dambrine
- M. Clive Mole
- Monsieur et Madame Desroches "du Roseraie"
- Madame Liliane Allo
- Madame Chantal Hascoët 17 chemin des Groux de la salle Mareil-Marly
- Madame Annette Prévot rue des Sablons Mareil-Marly
- Monsieur Jean Marc Yvneau
- Monsieur Jacques Picard Mareil-Marly
- Madame Evelyne Guinouard 32 rue de Marly 78750 Mareil-Marly
- Madame Emma Polorovski
- Monsieur François Kissel rue de Marly Mareil-Marly
- Madame Lucienne Luchon, Monsieur Hubert Luchon et Mademoiselle Karine Monmahou
- Famille Chalmin
- M. Tillette "la Roseraie"
- Madame Marine Moguen-Toursel

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

### **III . 4 - Commune de l'Etang-la-Ville (1 registre : 30 observations)**

**III . 4 - 1 - Monsieur Jean Claude Sarre** 12 allée José Rolland L'Etang-la-Ville s'étonne que des stationnements d'automobiles ne soient pas prévus près de la future station de l'Etang-la-Ville et redoute la circulation des trains de fret. L'intéressé rappelle l'obligation de rejet des eaux pluviales.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la nouvelle station s'apparente à une dépose-minute. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. Le rejet des eaux devrait être étudié lors de l'avant-projet.*

**III . 4 - 2 - Monsieur et Madame Noël** résidence du Parc L'Etang-la-Ville, s'inquiètent des nuisances sonores suite à l'intensification du trafic ferroviaire et de la possible circulation des trains de marchandises principalement la nuit.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

**III . 4 - 3 et 4 - Messieurs G. Arnaud** 20 chemin de la Butte 78620 L'Etang-la-Ville, et **Rostagni** 56 route de St-Nom 78620 l'Etang-la-Ville favorables au projet, s'opposent au trafic du fret.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

**III . 4 - 5 et 6 - Monsieur Louis Chauvin** 14 route de St-Germain 78620 l'Etang-la-Ville pour "les Amis de l'Etang" et **Monsieur J. Toutain** administrateur, favorables au projet, souhaitent que l'extension se fasse en l'adaptant simplement au tram-train. Ils s'opposent à l'équipement de la nouvelle ligne pour le passage des trains de fret.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques.*

**III . 4 - 7 - Monsieur Henri Frey** 10 chemin des Brosses, conseiller municipal, délégué aux transports se félicite de la création de la halte en dépose-minute "l'Etang-la-Ville" près du PN 7.

*Sans commentaire de la Commission d'enquête.*

**III . 4 - 8 - Monsieur Hervé Preuilln** 9 chemin des Sablons de la Brosse 78620 L'Etang-la-Ville s'inquiète des conditions d'accès pour les véhicules aux abords de la station "l'Etang-la-Ville" près du PN 7.

*Commentaire de la Commission d'enquête : Cette station sera une dépose-minute. Les conditions d'accès sont de la responsabilité des services responsables de la voirie.*

**III . 4 - 9 - Monsieur Massé** favorable au projet s'oppose au passage des trains de fret.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

**III . 4 - 10 - Madame Thomazo** aurait souhaité un dossier d'étude plus accessible au grand public. L'intéressée s'oppose aux trains de fret la nuit entraînant des nuisances sonores.

Commentaire de la Commission d'enquête : *La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

**III . 4 - 11 - Monsieur Cleslik** s'inquiète du coût élevé du projet et par ailleurs du bruit supplémentaire qui serait généré par le projet de TGO et particulièrement du passage de trains de fret. L'intéressé déplore les conditions actuelles et pense que les prévisions de trafic sont surestimées. Mr Cleslik, par ailleurs voudrait que les amplitudes horaires soient revues.

Commentaire de la Commission d'enquête : *Le financement est programmé et le projet répond au besoin de maillage des transports en commun de banlieue à banlieue pour les usagers. Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. La future fréquentation ressort des études qui ont été diligentées. Les horaires et l'amplitude des tram-trains devraient être adaptés au besoin des usagers.*

**III . 4 - 12 - Madame Anne Tassin** approuve la création de l'arrêt de "l'Etang-la-Ville" à proximité du PN 7.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 4 - 13 - Monsieur Loïc de Guillebon** 3 bis route de Saint-Nom favorable au projet, s'étonne qu'aucun parc de stationnement ne soit prévu à la station de "l'Etang-la-Ville". Il s'interroge sur l'esthétique des bâtiments.

Commentaire de la Commission d'enquête : *L'arrêt de L'Etang-la-Ville sera une dépose-minute sans gare.*

**III . 4 - 14, 15 et 16 - Madame Sylvie Dedies** 17 allée du Val de Cruye, **M. Catoire** 9 chemin des Mignotteries L'Etang-la Ville, **M. G. Tilchit** 4 chemin des Méronneries favorables au projet, s'inquiètent du possible passage des trains de fret.

Commentaire de la Commission d'enquête : *La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

**III . 4 - 17 - Madame Jacqueline Hamaide** 5 rue de Mareil s'inquiète du manque de parc de stationnement à la station de l'Etang-la-Ville, du bruit et du passage des trains de fret. L'intéressé se préoccupe de l'écoulement des eaux naturelles

Commentaire de la Commission d'enquête : *L'arrêt de L'Etang-la-Ville sera une dépose-minute, sans stationnement de longue durée à proximité. Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. Le problème de l'écoulement des eaux de ruissellement devrait être étudié lors de l'avant-projet.*

**III . 4 - 18 - Madame Catherine Busi** s'interroge sur la station de l'Etang-la-Ville, s'oppose au transport de fret et sur l'opportunité du projet.

Commentaire de la Commission d'enquête : *L'arrêt de L'Etang-la-Ville sera une dépose-minute, sans gare et sans stationnement de longue durée à proximité. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

J...



*Il sera répondu à l'opportunité du projet par l'avis que nous donnerons dans nos conclusions.*

**III . 4 - 19 - Monsieur Fabrice Kruger** 24 rue de la Garderie évoque les cambriolages et la pose de caméras.

Commentaire de la Commission d'enquête : hors sujet.

**III . 4 - 20 – Monsieur Dominique Andrieu-Guitrancourt** 1/8 route de Saint-Nom l'Etang-la-Ville s'inquiète du possible passage des trains de fret, de l'augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire et des nuisances sonores.

Commentaire de la Commission d'enquête : *Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

*Les horaires et l'amplitude des tram-trains devraient être adaptés au besoin des usagers. .*

**III . 4 - 21 - M. Barbier** 129 route de St-Nom s'inquiète des nuisances sonores et du possible passage des trains de fret.

Commentaire de la Commission d'enquête : *Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

**III . 4 - 22 - Madame Catherine Bernard** 30 bis rue de la Garderie s'inquiète de l'urbanisation future à proximité des gares et donne des conseils pour ce faire.

Commentaire de la Commission d'enquête : *la Commission ne souhaite pas s'immiscer dans le travail des architectes et urbanistes.*

**III . 4 - 23 - Madame Corinne Mathieu** 105 rue des Sablons remarque qu'aucun parc de stationnement n'est prévu aux abords de la station de l'Etang-la-Ville. Elle demande la suppression des sonneries annonçant l'arrivée des trains et la réalisation d'un mur anti-bruit.

Commentaire de la Commission d'enquête : *L'arrêt de L'Etang-la-Ville sera une dépose-minute, sans gare et sans stationnement de longue durée à proximité. Les systèmes d'exploitation du réseau avec des sonneries devraient être adaptés à la sécurité. Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances sonores restreintes.*

**III . 4 - 24 - Madame Catherine Morizet- Mahoudeaux** 6 avenue du Bignon demande à ce qu'il soit tenu compte du rejet des eaux. Elle demande aussi l'exclusion de la circulation des trains de fret et regrette l'absence de parc de stationnement aux abords des nouvelles stations.

Commentaire de la Commission d'enquête : *Le problème de l'écoulement des eaux de ruissellement devrait être étudié lors de l'avant-projet.*

*La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.*

*L'arrêt de L'Etang-la-Ville sera une dépose-minute, sans gare et sans stationnement de longue durée à proximité.*

**III . 4 - 25 - Madame M.Christine Aguesse** chemin des Mignotteries s'oppose à toute possibilité de transfert de fret, demande la création d'une halte au passage de la rue de Mareil et s'insurge contre le nettoyage nocturne diligenté par la SNCF (élagage et arrachage des arbres).

Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.

La création d'une station au passage de la rue de Mareil n'est pas justifiée compte tenu des populations résidant à proximité.

Les problèmes de nettoyage indispensable sont liés à une exploitation sérieuse du réseau.

**III. 4 - 26 - Le Val de l'Etang Qualité de la Vie**, PN 7 - 9 rue de Mareil 78620 l'Etang-la-Ville représentée par Monsieur Jean Jubert président, affirme que le projet ne repose sur aucune étude sérieuse des déplacements et des besoins en transport en commun. L'intéressé s'oppose au transport de fret et se préoccupe par ailleurs de l'écoulement des eaux consécutif aux travaux.

Commentaire de la Commission d'enquête : le projet répond au besoin de maillage des transports en commun de banlieue à banlieue pour les usagers et la future fréquentation ressort des études qui ont été diligentées.

La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques.

Le problème de l'écoulement des eaux de ruissellement devrait être étudié lors de l'avant-projet.

**III. 4 - 27 - Monsieur G. Caigneaux** 7 rue de Mareil ne souhaite pas le passage des trains de fret. Il cite des inconvénients de bruit sur la voirie près du PN7. L'intéressé demande que les sonneries d'annonce de l'arrivée des trains soient réglées en mode nuit et s'inquiète des nuisances sonores. Par ailleurs Mr Caigneaux s'étonne du nombre de stations prévues sur la Commune et déplore qu'aucun parc de stationnement ne soit prévu à la station de l'Etang-la-Ville.

Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.

Le réglage des sonneries devrait être fait dans le cadre d'une bonne gestion de l'exploitation du réseau et de la sécurité.

Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes

Comme cela a été expliqué au chapitre III. 3 - 3, l'implantation des stations a été arrêtée après concertation et correspond à une captation d'usagers à moins de 1 km.

L'arrêt de L'Etang-la-Ville sera une dépose-minute sans stationnement de longue durée à proximité.

**III. 4 - 28 et 29 - Madame Françoise Rouxel et Nicole Moreau** 17 chemin Seguier L'Etang-la-Ville s'inquiètent du bruit du fait du passage de trains de fret et souhaitent des navettes ou systèmes évitant les escaliers.

Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme.

Les aménagements d'accès devraient être étudiés lors de l'avant-projet.

**III. 4 - 30 - Monsieur et Madame Castellan** 9 rue de Mareil l'Etang-la-Ville s'inquiète de la mise en état des voies pour le passage des trains et aussi du possible passage des trains de marchandises. Les intéressés demandent le respect de l'environnement.

Commentaire de la Commission d'enquête : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques.

La réglementation sur l'environnement devrait être respectée.

J...

### **III . 5 - Commune de Noisy-le-Roi (1 registre : 15 observations)**

**III . 5 - 1 - Madame Sylvie Tabary** 22 rue Gabriel Fauré Noisy-le-Roi voudrait être sûre qu'il n'y a pas de fret; augmentation des murs anti bruit ?

*Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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.*

*Les Maîtres d'ouvrage s'engagent, conformément à la réglementation en vigueur, lors de la mise en service de la ligne à évaluer les niveaux sonores le long du tracé. Si les niveaux sonores évalués au départ sont supérieurs au niveau légal, des mesures de protection contre le bruit seront alors mises en place.*

**III - 5 - 2 et 3 - Mr Galliy** 2 Allée Fats Domino ; **Mr Grondin** 2 Allée Fats Domino demandent l'installation à l'entrée de Noisy coté St Nom une station pour desservir le quartier du Parc.

*Commentaire de la Commission : La localisation des stations d'un projet comme celui du tram-train tient compte des populations et emplois desservis, de la longueur des interstations et les points de maillage importants avec le réseau lourd.*

**III - 5 - 4 - Mme Saint Marc** 20 rue Gabriel Fauré : Pas de Fret ? Mur anti bruit ? Affaissement de terrain et fissures ? Problème des avions ?

*Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent, conformément à la réglementation en vigueur, lors de la mise en service de la ligne à évaluer les niveaux sonores le long du tracé. Si les niveaux sonores évalués au départ sont supérieurs au niveau légal, des mesures de protection contre le bruit seront alors mises en place.*

*Les conditions de résistance des terrains sont étudiées lors de l'étude du projet.*

*Les questions pour les avions ne font pas partie de l'enquête.*

**III - 5 - 5 - Mr Goulin** : Félicitations pour les infos.

*Sans commentaire de la Commission d'enquête.*

**III - 5 - 6 - Anonyme** : Que ce projet voit le jour le plus vite possible.

*Sans commentaire de la Commission d'enquête.*

**III - 5 - 7 - Mr Menon** Président de l'AEPBN :

Peu d'avis du public ce qui est contraire à la loi. Dossier incomplet et contradictoire. Garanties de voir réalisées les liaisons entre GC, RER C et RER A ? Mesures de protection contre le bruit ? Pas d'étude d'impact pour les trains de fret.

Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent, conformément à la réglementation en vigueur, lors de la mise en service de la ligne à évaluer les niveaux sonores le long du tracé. Si les niveaux sonores évalués au départ sont supérieurs au niveau légal, des mesures de protection contre le bruit seront alors mises en place.

**III - 5 - 8 Mr Gillet** 7 rue de la Gaillarderie : Pas de train de fret la nuit ! quelle garantie qu'il n'y aura pas de fret ?

Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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

**III - 5 - 9 Mr Michel Barnerias** 6 chemin de l'Abreuvoir : Dossier trop complet ! Coût important sans chiffrage du trafic escompté ! Un tableau aurait permis d'évaluer l'intérêt du fret ou non.

Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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.

**III - 5 - 10 Mme Beaussier** : Info foisonnante ... Une carte aurait pu donner une approche \* visuelle.

Commentaire de la Commission : Dont acte.

**III - 5 - 11 - Mr Gautier** 12 rue de Mareil (l'Étang-la-Ville) : Dossier très étoffé sauf sur le passage à niveau PN7 : pas d'étude acoustique sur les sonneries, axe très emprunté d'où embouteillages... Solution ? Fret ? Tous les trains s'arrêtent-ils à l'Étang la ville ?

Commentaire de la Commission : 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. Il convient de se reporter au chapitre III . 10 - 2 - ci-après, pour les croisements avec la circulation automobile.

**III - 5 - 12 - Mr Averly** : Annonces sonores gérées à 5 km de l'endroit de la nuisance ? Fret ?

Commentaire de la Commission : Le réglage des sonneries devrait être fait dans le cadre de la gestion de l'exploitation du réseau mais est hors sujet de l'opportunité du projet de TGO. Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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.

**III . 5 - 13 - Mr J P Castric** 17 Orée de Marly Noisy-le-Roi, s'interroge sur les prévisions de fréquentation des usagers et la réalisation de la virgule St-Cyr-bas et RER C et en contre-partie souhaite la liaison avec Versailles-Chantiers.

*Commentaire de la Commission : la future fréquentation ressort des études qui ont été menées. La virgule de ST-Cyr est partie intégrante des liaisons à terme de banlieue à banlieue. La liaison jusqu'à Versailles est hors sujet de l'enquête.*

**III . 5 - 14 - Mr Paul Caledon** 42 la Gaillarderie Noisy-le-Roi demande que les voies soient réalisées en tranchée et recouvertes d'un tunnel et s'inquiète des croisements du tram-train avec la circulation automobile.

*Commentaire de la Commission : La demande de l'intéressé (tranchées et tunnel) ne nous apparaît pas réaliste. Notre commentaire sur le croisement avec la circulation automobile est explicité en fin de chapitre III. 10 au paragraphe 2 de notre rapport.*

**III . 5 - 15 - Courrier de Mr le Maire de Noisy**, la délibération du Conseil municipal du 4 juillet 2013 déposé au registre d'enquête : le Conseil municipal de Noisy-le-Roi demande une modification à apporter au PN 4 sur sa Commune. Il doit passer en mode doux. La solution prévue dans le dossier, la voie de contournement pour les véhicules consistant à traverser le stade intercommunal du Syndicat intercommunal de Bailly et Noisy-le-Roi n'est pas acceptable. Dans le PLU communal, un emplacement est réservé pour que cette voie contourne le stade par le sud.

La Commune souhaite également que soit créé un chemin piétons sur une emprise RFF au sud de la voie ferrée entre le PN 4 et la gare de Noisy-le-Roi. Le délaissé SNCF restant pourrait être transmis à la Ville pour un aménagement.

*Commentaire de la Commission : Les deux demandes de la Commune pourraient être satisfaites. Nous en ferons **une recommandation**.*

### **III . 6 - Commune de Bailly** (2 registres : 36 observations)

**III - 6 - 1, 2 et 3 - M. Fabien Baker** architecte urbaniste : deux propositions contradictoires, tram-train et fret, dommage que la liaison ne se fasse pas entre le RER St Germain et la gare Grande Ceinture par une station en voie enterrée complémentaire du RER A, dommage dans ce projet est bien de ne pas relier St Germain à Versailles.

*Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pas envisagée. La liaison souterraine à St-Germain est trop coûteuse. La liaison jusqu'à Versailles est hors sujet de l'enquête.*

**III - 6 - 4 - M. Jean Yves Lechent** : dommage que l'étude n'ait pas envisagé tout simplement une liaison Versailles-St Germain en Laye (RER).

*Commentaire de la Commission : La liaison jusqu'à Versailles est hors sujet de l'enquête. Les études du tracé de la Tangentielle Ouest ont été réalisées en lien avec les autres projets d'infrastructure sur le territoire concerné par le projet.*

*Le détail de la connexion entre les deux gares sera étudié lors des études de détail.*

**III - 6 - 5 - Mr Patrick Menon** Président de l'APEBN président de l'APEPV. Demande de protections contre les nuisances de bruits les plus importantes (tram-train toutes les 10mn et futures train de fret) et la suppression du passage à niveau de la rue du Plan de l'Aître.

*Commentaire de la Commission : a déjà déposé sur le registre de Noisy-le-Roi, voir commentaires au chapitre III - 5 - 7, page 31 du rapport.*

**III - 6 - 6 - Mme Cacaly** : impératif que soient envisagées des protections anti-bruit (1 train toutes les 10 minutes en HP et dans les 2 sens l) et anti-vue. Par ailleurs, le fret est il totalement exclu sur cette voie, la "gare" de Bailly n'est pas clairement exposée. Des expropriations de terrains de riverains sont-elles envisagées ?

*Commentaire de la Commission : Des mesures contre les nuisances devraient être réalisées après mise en service. La mixité de circulation avec des trains de fret n'est pas prévue. La gare de Bailly doit être une gare de proximité accessible pour les habitants riverains. S'il doit y avoir des expropriations elles feront l'objet d'une enquête parcellaire.*

**III - 6 - 7 - Mr Alain Stourm**: PN 2.2 Ce passage à niveau à priori restera ouvert. Il est donc probable que des usagers du tram-train viendront se garer impasse de la halte ainsi que dans la rue des pins :

- Problème de stationnement des riverains l
- Qu'est il prévu à ce sujet ? prévoir un parking

2°) FRET pour le fret de nuit comme de jour. Dans ce cas qu'est ce qui est prévu comme mur anti-bruit ?

*Commentaire de la Commission : La concertation préalable semble avoir été particulièrement bien diligentée avec une bonne participation du public. La compétence du stationnement est une prérogative exclusive des élus locaux. La mixité de circulation avec des trains de fret n'est pas prévue.*

**III - 6 - 8 - Mr François Letourneau** : quelles sont les mesures prévues de protection visuelles et surtout sonores contre la pollution qu'occasionneront les déplacements du tram-train et surtout le FRET qui ne semble pas EXCLU d'après les études.

*Commentaire de la Commission : Même réponse sur le fret et nuisances que précédemment.*

**III - 6 - 9 - Mr Bernard Turpin** :

- 1) garantie absolue que la ligne ne sera jamais utilisée par le FRET
- 2) PN3 Bailly : Etude d'impact ? Etude de danger ? A-t-on étudié le flux de voitures, piétons, vélos se rendant dans la plaine, à Fontenay, au COLLEGE, aux installations sportives, aux logements entre la VF et la D307, au Parcs des activités économiques ?  
Ce PN3 doit être supprimé !
- 3) Mesures prises pour réduire le bruit à proximité des logements de Bailly et Noisy Parking de la station de Bailly- sera-t'il suffisant ?

*Commentaire de la Commission : Même réponse sur le fret et nuisances que précédemment. Le passage à niveau PN 3 devra faire l'objet d'une étude de sécurité.*

**III - 6 - 10 - Mr J.M. Convain, maire Honoraire de Bailly :**

- Le passage à niveau PN3 impératif que les barrières empêchent totalement le passage et qu'elles soient "étanches" (impossibilité de se faufiler) 170 jeunes les traversant au moins 2 fois/jour.
- L'accès à la station d'épuration devra être repensé.

Avis très FAVORABLE avec des études de détail à finaliser.

Commentaire de la Commission : Le passage à niveau PN 3 devra faire l'objet d'une étude de sécurité.

**III - 6 - 11 - Mme Laura Martin-Cambrony** il est important de remettre en service cette ligne de train pour relier ST Cyr notamment car il faut privilégier l'utilisation des transports en commun, il faut absolument mettre en fonctionnement cette ligne.

Commentaires de la Commission : dont acte.

**III - 6 - 12 - Mr Eric Verspieren** ce projet présente bien des points positifs mais il doit rester dédié au seul transport de voyageurs à l'exclusion de tout fret.

Quel sera l'impact en terme de bruit ? a-t-il été "honnêtement" évalué ? A-t-on prévu des protections ? Quel sera le niveau sonore des rames ? respecter la qualité de vie des riverains.

A vérifier de même l'existence de passages à niveau enterrés, d'espaces de stationnement suffisants auprès des gares.

OUI à ce projet mais RESPECTONS la qualité de vie des riverains.

Commentaire de la Commission : Même réponse sur le fret et les nuisances que précédemment ainsi que pour le stationnement.

**III - 6 - 13 - Mr Patrick Philippart** : page 631 : le niveau de bruit à Bailly est dans la limite haute de ce qui est observé sur tout le trajet. Il faut le réduire (protections sonores).

Commentaire de la Commission : même réponse sur les nuisances que précédemment.

**III - 6 - 14 - Mr Jaffret**: circulation de trains de fret, présenter les études de bruit qui semblent avoir été faites il y a quelques années (peu de points de référence, impact des vents dominants non pris en compte). De même il serait utile d'expliquer les résultats (bruit constaté lors du passage d'un train ou bien plus favorable moyenne du bruit au passage de trains faite sur une durée ?)

Ce projet doit éviter aux habitations voisines tout impact sonore, visuel ... de même le problème de stationnement et de sa capacité pour la halte de Bailly est à revoir. La résidence Harmonie Ouest, l'impasse de la halte ne sont pas disposés à recevoir un afflux de véhicules (parking public destiné à l'origine aux équipements sportifs).

Pas favorable à ce projet étant donné le manque de précision sur l'impact acoustique et visuel.

Commentaire de la Commission : le dossier soumis à enquête semble avoir répondu à ces questions. Le stationnement est du ressort des Collectivités.

**III - 6 - 15 - Mr et Mme Dassier** : Projet ambitieux qui sera sources :

--> de nuisances : bruits, autres

--> d'une augmentation de nos impôts locaux

--> d'une augmentation de notre environnement : calme, sérénité d'un petit village particuliers

->Propositions

Le tronçon restant de transformer en trouée verte et piste cyclable.

--> garder voir amplifier le réseau de bus.

Commentaire de la Commission : La concertation préalable semble avoir été particulièrement bien diligentée avec une bonne participation du public. L'opportunité du projet de liaison de banlieue à banlieue semble avoir été bien acceptée.

**III - 6 - 16 - Mme Colette Le Moal, maire honoraire de Bailly** : prolongements vers le nord et le sud assurant les maillages avec les RER A et C permettront de nouvelles liaisons très attendues en direction de Paris mais aussi de St Quentin-en-Yvelines important pôle d'emplois et centre universitaire en développement, sans compter la facilitation des échanges locaux.

La crainte d'une ouverture au trafic fret ne doit pas ralentir le calendrier pour la mise en service du tram-train.

L'infrastructure doit être respectueuse de l'environnement naturel et du voisinage humain. Quand au trafic de fret : il faudrait déjà connaître sa destination,

Commentaire de la Commission : les prolongements font parties des projets futurs et certains déjà bien engagés avec une enquête publique proche. Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme.

**III - 6 - 17 - Mr Guy Carpier** : Oui aux transports en commun, non aux nuisances sonores. La déviation de la 307 en apporte déjà beaucoup .... Trop.

Commentaire de la Commission : voir les réponses précédentes.

**III - 6 - 18 - Mr Jacques Thillayle, conseiller municipal** : projet attendu depuis longtemps par nos concitoyens. Attention tout de même dans les études plus approfondies à venir pour la halte de Bailly : passage à niveau hermétique obligatoire 170 enfants empruntent ce passage tous les jours et de nombreuses victimes de FONTENAY LE FLEURY  
>des nuisances sonores (VILLAS contre la ligne et la halte de BAILLY)  
>éviter, autant que faire ce peut le FRET.  
TRES FAVORABLE.

Commentaire de la Commission : la commune devra être vigilante et s'intéresser aux études détaillées. Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme.

**III - 6 - 19 - Mme Danielle Cordier** : projet très attendu depuis si longtemps; craintes concernant les nuisances sonores, le passage risqué du FRET amplifie ces peurs. Rappelons que nous sommes en région parisienne avec une densification de l'urbanisation à venir à MT et LT. Bailly/Noisy le Roi sont des communes vertes agréables à vivre mais leurs habitants ont besoin de transport en commun.  
TGO permettra des liaisons de l'habitat vers l'emploi.

Réduire les nuisances sonores, protéger le site de la halte de Bailly (passage enfants), étudier le stationnement, ne pas empêcher la libre circulation des engins agricoles dans la plaine, rester en adéquation avec les plans d'urbanisme des villes, travailler à l'extension de la liaison Saint Germain vers Achères, et St Cyr l'Ecole vers Versailles....

Oui à cette réouverture.

Commentaire de la Commission : dont acte.

./...



**III - 6 - 20 - Mr André Héfen, administrateur des riverains/vice Président du Collectif Grande Ceinture :** Souhait que la phase de mise en place soit accélérée. Riverains et le collectif grande ceinture ont milité activement pour que le Tram-Train entre en fonction le + rapidement possible. La situation actuelle d'un train qui part de nulle part pour aller ailleurs ne remplit pas la qualité d'usage dont nous avons besoin pour désenclaver nos communes.

Non définitivement au passage du Fret.

Sans commentaire de la Commission : Même réponse sur le fret que précédemment.

**III - 6 - 21 - Mr J C Sevin :** C'est très bien, mais le + vite possible !  
>>ACCELERATION A PREVOIR – MERCI.

Sans commentaire de la Commission : dont acte.

**III - 6 - 22 - Mr Claude Gautier :** Projet attendu, mais attention aux passages à niveau. Lors d'un jugement précédent la responsabilité de l'Etat sur les 80 morts par an (en moyenne) causés par les passages à niveau a été évoquée.

Commentaire de la Commission : Les passages à niveau devront faire l'objet d'études de sécurité.

**III - 6 - 23 - Mr Patrick Ménon, Pt APEBN, Pt APEPV, vice Pt Yvelles Environnement :** Rappelle ce que l'APEB disait en 2002- "LE TRAIN OUI... MAIS SANS NUISANCE", or le projet mis à la présente enquête apportera beaucoup de nuisances à court, moyen et long terme. Ces nuisances non prises en compte. Hélas, 3 fois Hélas car c'est bien en amont qu'il faut PREVOIR et APPORTER LES REMEDES. C'est ce que l'APEB aurait fait dès 2002 avec ses propositions qui n'ont même pas été soutenu par les élus, Elus qui n'ont jamais pu obtenir l'assurance que les trains de fret ne passeront pas – L'APEBN a fourni un dossier au président de la Commission d'enquête.

Commentaire de la Commission : L'intéressé a déjà déposé sur le registre de Noisy-le-Roi (voir ch. III - 5 - 7 page 31) et précédemment (voir ch. III - 6 - 5 page 34).

**III - 6 - 24 - Mr Alain Loppinet, maire adjoint en charge des transports et des syndicats intercommunaux :** Comité consultatif des transports et infrastructure

Avis favorable

Opposé au Fret texte contradictoire

Nuisances sonores, demande de protections

Demande de sécurisation du PN 3 ou suppression ou passage supérieur

Pour la halte à la hauteur de la ferme de Gally

Revoir l'amplitude horaire après 22h00

Mise en compatibilité du PLU Bailly.

Commentaire de la Commission : voir nos réponses précédentes sur le fret, les nuisances, les PN. La Commission pense que l'amplitude des horaires devrait évoluer en fonction de la fréquentation de la ligne. La mise en compatibilité du PLU a été vue avec la mairie lors de la concertation. Concernant la station proche de la ferme de Gally, la concertation préalable a conclu et défini les 11 stations qui ne peuvent être trop proches les unes par rapport aux autres.

**III - 6 - 25 - Mr Xavier Laureau, agriculteur de Bailly :** avis favorable pour ce projet attendu et nécessaire, mais réserve sur :

- 1) maintien du PN 1-4 pour un accès aux terres agricoles qui seront isolées et incultivables. L'équilibre de la cueillette de Gally passe par l'accès au public de ces parcelles et les habitants de la région en sont des usagers. L'accès à la future déchetterie sur les terrains Cofiroute. Le PN 1-4 doit être maintenu en passage à niveau automatique.
- 2) Les conséquences en termes de voiries et de liaison douce ceux aux abords de la ferme de gally et de la station d'épuration. Les accès actuels ne sont pas conservés, la sécurisation des voies n'est pas visible sur les plans présentés. Il y a en sus de forts risques de sécurité aux abords des voies passants sous la Tangentielle Ouest au droit de la ferme de Gally : accès PL et SPL, retournement...

La sécurisation des passages piétons et vélos en très grand nombre le W.E au PN2.  
Créer des connections Versailles, Longjumeau, Massy, Melun, Achères, Cergy.  
Prolonger le tram vers le centre ville, Bel Air, Chambourcy...

Commentaire de la Commission : voir nos commentaires précédents sur la sécurisation des PN. Le statut du PN 1.4 est conservé en passage à niveau routiers et modes actifs, notamment pour permettre la desserte de Bio Yvelines Services. Les connections et les prolongements feront l'objet de projets futurs inscrits au PDUIF ou SDRIF.

- III - 6 - 26 - Mr Jean Pierre Menotti :** 1) les accès à la station de Bailly ne sont définis en détails ( ?). (Parking, accès...circulation des véhicules... )  
2) il ne doit pas y avoir de Fret sur cette ligne pour éviter de rendre invivable une partie de Bailly à ses habitants.  
3) quid : Protection sonores et visuelles le long des voies !

Commentaire de la Commission : voir nos remarques précédentes.

**III - 6 - 27 Mr Mathieu Garand:** Accès passage à niveau compte tenu de la fréquence des trains. Engorgement du trafic aux heures de pointe, pb de sécurité. Isolation du bruit.

Commentaire de la Commission : l'un des objectifs de la Tangentielle Ouest est de diminuer l'utilisation de la voiture particulière grâce au report modal vers le tram-train. Le report d'une part des usagers de la route vers la Tangentielle Ouest, devrait conduire à une amélioration de la sécurité et réduire le trafic routier.

**III - 6 - 28 - Mr Jean Clair Buchard:** Avis très favorable pour cet accès ferroviaire attendu depuis des décennies.

Ce projet ferroviaire bénéficiera à tous, jeunes avec une liaison améliorée avec les universités (St Quentin en particulier), actifs (la Défense, Paris, réseau sud) et "séniors" avec une meilleure accessibilité aux agglomérations Parisienne et Versailles).

Un point d'attention cependant : la sécurisation du passage à niveau de Bailly.

Commentaire de la Commission : dont acte et la sécurisation du PN de Bailly devra être étudiée au stade de l'avant projet détaillé.

**III - 6 - 29 l'Eau de Paris de l'agence de Dreux :** L'eau de Paris fait remarquer la présence de l'aqueduc de l'Avre ovoïde de 1.80 m qui passe au niveau de la ferme de Gally.

Commentaire de la Commission : le maître d'ouvrage devra veiller, lors des travaux, aux réseaux sur le tracé de la TGO et en particulier l'ovoïde des eaux de Paris. Nous en ferons une recommandation.

**III - 6 - 30 Mr Claude Jamati, Maire de Bailly** : Favorable à la phase 1 avec station à Bailly et demande urgence sur la phase 2 vers Poissy-Achères ainsi que Versailles et St Quentin.  
Demande de travail avec le MO sur les études détaillées.  
Demande d'éviter le fret lourd et la pose de protections phoniques.

Commentaire de la Commission : le maître d'ouvrage devra travailler en collaboration avec les services de la commune de Bailly ainsi que les autres communes lors de l'avant projet détaillé. Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme.

**III - 6 - 31 Mme Madeleine Cau** : Stationnement gare de Bailly, Danger au PN pour les scolaires, Fret = nuisances sonores.

Commentaire de la Commission : voir nos commentaires précédents.

**III - 6 - 32 Mr André Viel, gérant de Bio Yvelines Services** : Demande de transformation du PN1.4 en passage à niveau public pour l'exercer l'activité.

Commentaire de la Commission : Le statut du PN 1.4 reste en modes routiers et actifs notamment pour permettre l'activité de Bio Yvelines Services.

**III - 6 - 33 M. ou Mme Duval** : Demande de créer un passage souterrain pour les scolaires, Création de parking. Si fret léger : pas de circulation la nuit.

Commentaire de la Commission : voir nos commentaires précédents. Une étude détaillée sera réalisée pour le PN. Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme.

**III - 6 - 34 Mr C Bisotat** : Demande de murs anti bruit, Drainage de la plateforme ferroviaire pour écoulement des eaux, sécurisation au PN création d'un souterrain.

Commentaire de la Commission : voir nos réponses précédentes. Un diagnostic des PN doit être réalisé pour évaluer les risques liés à la vitesse d'approche, à la visibilité, aux remontées de files, à la géométrie et aux piétons. Ces études sont réalisées dès les études préliminaires, jusqu'aux études Projet (PRO).

**III - 6 - 35 Mr Serge Piel** : Y a t'il eu une étude de bruit pour le PN 3.

Commentaire de la Commission : une étude de bruit devra être programmée lors de la mise en service du tram train.

**III - 6 - 36 Mme Stéphanie Bancal, maire adjoint** : Favorable au projet y compris les modifications du PLU.

Commentaire de la Commission : dont acte.

J...

### III - 7 - Commune de Saint-Cyr-L'École : (2 registres 28 - observations)

III - 7 - 1 Mme Erasmus 8 rue Daniel Barberousse : Date de réalisation de la station Allée Royale ? Difficultés de liaison entre St Cyr ZAC et St Cyr RER sont elles réglées ? Tram train voyageurs et marchandises ? Ce tronçon de phase 1 n'est il pas appelé à devenir plus cher ? Intégration paysagère objet d'une nouvelle enquête ? Impact des travaux sur la gare actuelle et le parking ?

Commentaire de la Commission : Le projet est étudié en fonction des difficultés anticipées. Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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. Il n'est pas prévu d'enquête pour l'intégration paysagère.

III - 7 - 2 Mr Poriheron 1 rue Charcot : Documents très complets. Accès piétons à la gare ?

Commentaire de la Commission : L'aménagement du parking n'est pas de la responsabilité des Maîtres d'ouvrage. En ce qui concerne la liaison entre les gares SNCF et RER, les études détaillées apporteront des solutions au transfert entre les deux gares ainsi qu'aux accès PMR, au stade de l'avant projet.

III - 7 - 3 - Mr Noir Conseiller municipal : Passage de la RD7 sous l'infrastructure de la voie ferrée au niveau de l'entrée de la station d'épuration ? Le chemin vicinal d'accès à la station disparaît ? Les câbles électriques, téléphoniques et conduites d'eau et de gaz y sont enfouis... Les exploitants des terres agricoles au nord de la station (commune de Bailly) emprunteront cette portion de RD7 déviée. L'accès rapide des pompiers sur le site sera supprimé. Le raccordement de ce nouvel axe sur la RD7 après la traversée du chemin de l'avenue de Villepreux, réaménagé, impactera, semble-t-il l'accotement ouest longeant le cimetière paysagé de St Cyr. Dans quelle mesure ? La haie verte devra être épargnée. Des solutions devront être apportées.

Commentaire de la Commission : Les études du tracé de la Tangentielle Ouest ont été réalisées en lien avec les autres projets d'infrastructure sur le territoire concerné par le projet. Ainsi, les Maîtres d'ouvrage confirment, après vérification auprès des services des transports du Département des Yvelines que le projet de doublement de la RD7 n'est pas envisagé à ce jour. Seules des études de circulation sur le canton de Saint-Cyr-l'École sont actuellement en cours. Les accès des exploitants agricoles ainsi que des services de sécurité seront adaptés. Les aspects paysagers seront revus.

III - 7 - 4 - Anonyme : Rien ne s'oppose à ce que le fret circule. Rien en cas d'incident, accident d'un train de fret ou matières dangereuses.

Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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.

**III - 7 - 5 - Mr Bueno Maire Adjoint Conseil Syndical de la Closerie de Gally :** Le chemin de terre entre le 108 et le 110 de la rue du Dr Vaillant servira d'accès aux bus et autres véhicules. La copropriété "La Closerie de Gally" longée par cet accès, souhaite la construction d'un mur de 2 à 3 mètres de haut.

*Commentaire de la Commission : la Commission recommandera que cette demande soit étudiée.*

**III - 7 - 6 - Mr Renard :** Il y a maintenant plus de 20 ans que cette ligne aurait dû être mise en chantier. Le tronçon de 'nulle part à ailleurs' ne sert qu'à la marge et fait perdre de l'argent aux collectivités.

La même erreur se perpétue car nous n'avons à nous prononcer que sur la phase 1 alors qu'efficacité et lisibilité demandaient de se prononcer sur les 2 phases.

La situation s'aggrave car, suite à une concertation tronquée en 2008, St Germain en Laye a obtenu un embranchement vers le centre-ville en passant par le camp des Loges. Ce diverticule présente trois défauts majeurs : - il coûte cher, 75 MF si j'ai bien calculé, - il bafoue le principe de la forêt de protection (?? serait-ce de protection de la forêt ?), - il entraînera une diminution des services de bus en ville allant au-delà de la limite vers l'ouest.

Si ce diverticule était maintenu, il faudrait que la compensation se fasse par la plantation d'arbres absorbant les métaux lourds dans le secteur nord sur les terrains rétrocédés par la ville de Paris ; C'est le seul moyen pour que la forêt ne voit pas sa superficie à nouveau diminuée. Elle a perdu 800 ha en 150 ans.

*Commentaire de la Commission : La Commission n'est chargée que du dossier phase 1. Le découpage en 2 phases fait suite à la nécessité apparue de mener des études complémentaires pour la liaison St-Germain GC / Achères-Ville. Il en a résulté un décalage d'un an pour les deux phases.*

*Les zones de forêt défrichées seront intégralement remplacées. Au minimum, le remplacement se fera avec un coefficient majorateur de 2.*

**III - 7 - 7 - Mr Norris Alain**

Trois questions à méditer :

Le croisement actuellement prévu entre la ligne TGO et la RD7 (remplacement du PN du côté de la Grille Royale) ne tient pas compte du projet de doublement de la RD7 (mise à 4 voies). N'y aurait-il pas intérêt à inverser les circulations (TGO passant sous RD7) pour limiter les coûts de réalisation ?

Pourquoi le tracé de la TGO entre la gare existante et son nouveau terminal à St Cyr RER présente une rampe très importante (60 à 70/00) et une courbe de rayon très faible. Est-on sûr qu'il n'y aura aucun problème d'adhérence notamment en automne (chute de feuilles) et en hiver (gel et neige) ?

Pourquoi la problématique du parking existant de la gare RER, déjà trop petit, n'est-elle pas prise en compte dans ce projet qui ne manquera pas d'amener des besoins complémentaires ?

*Commentaire de la Commission :*

*Les études du tracé de la Tangentielle Ouest ont été réalisées en lien avec les autres projets d'infrastructure sur le territoire concerné par le projet.*

J...

*Ainsi, les Maîtres d'ouvrage confirment, après vérification auprès des services des transports du Département des Yvelines que le projet de doublement de la RD7 n'est pas envisagé à ce jour. Seules des études de circulation sur le canton de Saint-Cyr-l'Ecole sont actuellement en cours.*

*Les études et l'expérience des MO autorisent une bonne crédibilité.*

*Le parking dépend de la mairie de Versailles.*

### **III - 7 - 8 - Mr Laureau Dominique (Ferme de Gally)**

Deux remarques importantes pour les activités agricole et commerciale de la Ferme de Gally :

Pour l'agriculture : obligation de mettre en place l'automatisation des PN 1 - 4. Le triangle constitué par la tangentielle, l'autoroute et la station des SABLONS( ?) doit, pour conserver une activité agricole capable d'assurer l'équilibre économique, pouvoir se tourner résolument vers des activités à valeur ajoutée en relation avec le grand public.

Aujourd'hui, ces terres s'orientent vers la culture maraîchère en libre-service ouvert au grand public. Dans ce cadre et pour ne pas hypothéquer l'avenir d'une agriculture nécessairement au service de la ville, il est impératif d'avoir ce passage automatisé. L'enclavement de ces terres ne permettant plus un accès aux engins agricoles, rendrait cet espace agricole sans utilité pour la collectivité.

Pour les activités développées au cœur de la Ferme de Gally, lieu devenu emblématique de la relation ville-campagne, il est nécessaire qu'une station d'arrêt soit établie au lieu dit Etoile(?) Royale. Et ce pour deux raisons :

Développement de l'emploi – L'accès au site facilité rendra, en évidence, les emplois réservés à ceux qui sont véhiculés.

Développement de l'activité ayant des répercussions immédiates sur l'emploi et sur la fiscalité locale. Un arrêt/station à l'Etoile Royale développera un flux fiéché prioritairement sur le Parc de Versailles et sur l'Allée de Villepreux et de ..... sur les activités développées dans l'environnement immédiat dont celui de la Ferme de Gally.

Enfin, c'est en tant que riverain immédiat que l'ensemble des habitants et des clients de la Ferme de Gally doivent être rassurés sur la nuisance sonore qu'occasionnera la circulation des tram-trains en hauteur à ce niveau.

*Commentaire de la Commission : Vos remarques sont transmises à la maîtrise d'ouvrage. Une station Allée royale est envisagée. En ce qui concerne les nuisances sonores, des mesures devraient être réalisées après mise en service.*

### **III - 7 - 9 - Mr Ducrot Claude**

Je soussigné, Claude Ducrot, Président d'Honneur et fondateur de l'Association 'St Cyr Rail Environnement' déclare avoir consulté le dossier en présence du commissaire enquêteur et être satisfait du projet. Je suis contre toutes modifications de façon à ne pas retarder l'échéance de la mise en service du tram-train de St Cyr RER à St Germain RER.

*Commentaire de la Commission : Dont acte.*

**III - 7- 10 - Anonyme** : Jeune Saint Cyrien, je marchais à peine quand le projet de la Tangentielle Ouest a été évoqué la première fois. Cette fois ci, je veux croire que c'est la bonne. Le projet est désormais plus respectueux des riverains ; il ne reste plus qu'à le faire, le plus vite sera le mieux. J'espère que dans cette dernière ligne droite, l'arrêt de l'Allée Royale de Villepreux sera confirmé. Nous avons grand besoin de ce circuit banlieue-banlieue. Je compte sur vous. Bien cordialement.

Commentaire de la Commission : Dont acte.

**III - 7 - 11 - Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines** très favorable au projet présenté, souhaite que s'offre à plus long terme la perspective de se raccorder directement au territoire de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et à minima à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Pour ce faire, Monsieur le Président de l'Agglomération, demande au STIF et au Conseil général des Yvelines d'inscrire et de programmer les études complémentaires nécessaires à la prise en compte de ce **besoin de raccordement de la phase 2 jusque sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines**.

Dans le cadre de l'enquête publique en cours, Monsieur Cadalbert, président, souhaite que soit mentionné un engagement formel des Maîtres d'ouvrage de la TGO pour définir et évaluer les scénarii et globalement toute solution susceptible d'assurer le raccordement de la TGO à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Commentaires de la Commission d'enquête : la Commission d'enquête diligente l'enquête publique sur le projet de la phase 1 du TGO. Les raccordements souhaités sont hors sujet de la présente enquête et nous ne pouvons que **signaler la demande de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**. Sous réserve des financeurs (Etat, Région, Département), des études d'opportunité et de faisabilité pourraient cependant être diligentées pour confirmer le bien-fondé de cette liaison.

**III - 7 - 12 - Mr Bueno Frédéric**

Dans le cadre du réaménagement de la gare de St Cyr, il est primordial, si on souhaite rendre l'usage de la correspondance le plus attractif possible de rapprocher l'arrivée des trams trains des autres quais. La description du projet semble perfectible de ce point de vue.

Par ailleurs, un accès handicapé 'moteur' entre l'arrivée du tram-train et la gare RER serait un gros plus qui ne semble pas traité à ce jour.

Commentaire de la Commission : Le détail de la connexion entre les deux gares sera étudié lors des études de détail.

**III - 7 - 13 - Anonyme** : L'étude d'impact concerne la réouverture de l'ancienne voie GC et pas la nature des trains appelés à y circuler; s'il est mis en avant le tram train pour voyageur, la circulation des trains de fret n'est pas exclue. Donc le jour où il sera décidé de faire circuler des marchandises aucune autre étude d'impact ne sera entreprise ....Risque des wagons d'hydrocarbure (PJ Dossier sur accident CANADA).

Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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.

**III - 7 - 14 - 15 - Mme Costa Régine** : A faire rapidement. L'arrêt Allée Royale à Villepreux sera un plus et Mr Nicolas Bonnaire favorable au projet.

Commentaire de la Commission : Dont acte.

**III - 7 - 16 - Mr Pirion Serge** : Sécurité des traversées des voies existantes.

/...

Commentaire de la Commission : La sécurité sera assurée selon la réglementation, dans les zones trains selon les règles afférentes aux trains, dans les zones tram, selon les règles des véhicules de ville.

**III - 7 - 17 - Mr Pichard Gérard** : La GC traverse des ... richement dotés en patrimoine. L'insertion d'un système de transport en zone urbaine est un véritable défi qu'il faut relever ! Il ne faut pas le faire ! ( ??? ) Il y va de l'intérêt général et de l'efficacité du système de transport financé par fond publics.

Le système proposé en phase 1 est d'une grande faiblesse, Versailles et St Quentin ne sont pas desservis alors qu'ils émettent l'essentiel des flux. Il n'envisage pas le fret avec des arguments manquant d'objectivité. Il ne s'agit pas de transporter des MD en zone urbaine. Celles-ci doivent utiliser des itinéraires de contournement de l'IDF. Il existe par contre des besoins importants de transport de produits alimentaires, manufacturés et de messagerie. Plusieurs rapports préconisent un redéploiement des activités logistiques à l'Ouest de la Région en s'appuyant sur les sites de Cergy, Trappes, St Quentin et sur le Mantois. La création du port de Seine Métropole (Achères) offre des opportunités. La logistique crée des emplois.

Commentaire de la Commission : La Commission prend acte de votre avis sur le projet; les extensions proposées, hors sujet du présent dossier soumis à enquête, seront étudiées ultérieurement.

### **III - 7 - 18 - Maire de St Cyr**

PN1-2 Ne pas supprimer pour la desserte de la zone de culture hors sol de la Ferme de Gally et ainsi éviter que cette desserte se fasse par l'Allée de Villepreux. Cette allée une fois refaite ne permettra pas aux voitures et autocars de circuler dessus.

Station St Cyr ZAC Comment créer une station sans un parking pour autobus et quelques voitures ? Au débouché du contournement nord de St Cyr, elle verra en plus des autobus de la ville, les bus de Fontenay et au-delà qui y accéderont plus facilement qu'à la gare RER.

Gare RER Evacuer des milliers de voyageurs vers Guyancourt nécessite d'avoir des stationnements pour autobus. Actuellement il n'y a que 2 places déjà prises par les bus de St Cyr. Sur la portion de prairie face au terminus, les m3 de terre déblayée peuvent permettre d'aménager une plate forme pour 2 autobus. Un tram train et un terminus en accès PMR Très bien . Et après rien dans les documents n'indiquent à ceux qui ne la connaissent pas que la gare de St Cyr est inaccessible aux PMR. Que ferons nous de ceux qui se présentent ?

Les tram Fret seront-ils à même de décharger leurs marchandises ? La zone marchandise est elle prévue aux Matelots ? La proximité de 120 000 emplois de St Quentin doit pouvoir nécessiter de développer le tram fret en réduisant le transport PL.

Le premier projet d'arrivée à St Cyr en 2006 prévoyait une arrivée au sud des voies. Certes, le projet était plus coûteux mais au moins ainsi le tram pouvait aller à St Quentin. Le faire plus tard (dans 30 ans) reviendra plus cher.

Imposer un changement de train plus des bus de la gare de St Quentin vers son lieu de travail va décourager les voyageurs. La voirie de St Cyr ne pourra pas supporter un va et vient de bus supplémentaires.

Versailles : Y aller au plus vite et ainsi assurer la continuité avec la tangentielle Sud.



Commentaire de la Commission : Toutes ces observations devraient être prises en considération en liaison par les Maîtres d'Ouvrage et en concertation avec les Collectivités locales. La mixité avec les trains de fret n'est 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.

### III - 7 - 19 - Président Groupe des Elus 'St Cyr Avançons ensemble'

Croisement TGO/ RD7 vis-à-vis du doublement de la RD7 ?

Accès entre le quartier Pion et la gare ?

Nuisances sonores ?

Contrôle à posteriori ?

Parking au niveau de Gally ?

Voies de circulation douce pour accéder aux gares ?

Intérêt de la gare de Villepreux sans parking et sans transport en commun ?

Gestion des flux de passagers entre tram et RER ? Sécurité ?

PMR ?

Fret ou pas fret ?

Commentaire de la Commission : Il n'est pas envisagé de trains de fret à moyen ou long terme. 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. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent, conformément à la réglementation en vigueur, lors de la mise en service de la ligne à évaluer les niveaux sonores le long du tracé. Si les niveaux sonores évalués au départ sont supérieurs au niveau légal, des mesures de protection contre le bruit seront alors mises en place.

Par ailleurs, des réponses seront apportées à vos demandes par les études de détails, notamment sur les accès PMR, les contrôles de bruit, la gestion des flux entre les deux gares, etc... au stade de l'avant projet.

### III - 7 - 20 - Mr Maxilien Jean Yves

Concevoir un meilleur maillage de bus qui permettra de drainer vers les gares une partie non négligeable des usagers du parking saturé.

Étude sur la provenance des usagers.

Vraie gare routière.

Commentaire de la Commission : Vos préoccupations, par ailleurs tout à fait judicieuses, n'entrent pas directement dans le cadre de l'enquête.

Les municipalités en concertation avec les MO devraient étudier ces demandes.

### III - 7 - 21 - Avançons ensemble

Transport des vélos ?

Commentaire de la Commission : L'embarquement des vélos peut se faire conformément à un règlement, suivant des créneaux horaires et journaliers.

III - 7 - 22 - Mme Steer Danièle : Projet à réaliser et à prolonger rapidement. Arrivée en contre bas des voies actuelles doit être revue. Favorable au fret.

Commentaire de la Commission : Le détail de la connexion entre les deux gares sera étudié lors des études de détail.

III - 7 - 23 - Mme Dusquesne Laure : Connexion entre les deux gares ? Cohérence entre fréquence TGO et autres dessertes ? Prolongement Versailles-Chantiers ? Parking éventuellement payant ?

Commentaire de la Commission : Le détail de la connexion entre les deux gares sera étudié par les études de détail de même que la cohérence entre toutes les dessertes de St Cyr, au stade de l'avant-projet.

La liaison Versailles Chantiers n'est actuellement pas envisagée et hors sujet de la présente enquête.

La question du parking dépend de la mairie de Versailles.

III - 7 - 24 - CODESQY : St Quentin aurait du être inscrit dans le périmètre d'études. Le terminus à St-Cyr n'est pas pratique. St Quentin doit être raccordé.

Commentaire de la Commission : La phase 1 du TGO est hors périmètre de St-Quentin-en-Yvelines. Les études de raccordement de St Quentin, hors sujet de la présent enquête, font parties des phases ultérieures du projet.

III - 7 - 25 - Mr Fazille Laurent (St Germain)

Créer des connections Versailles, Longjumeau, Massy, Melun, Achères, Cergy.  
Prolonger le tram vers le centre ville, Bel Air, Chambourcy...

Commentaire de la Commission : Les phases ultérieures du projet, hors sujet de la présente enquête, étudieront la pertinence de ces propositions.

III - 7 - 25 - Mme Raffin Leger Muriel : Articulation avec GPE ? Intérêt du terminus à St Cyr ? Connexion entre les deux gares ? Cohérence de fréquence avec les autres dessertes ? Réflexion globale sur les transports à St Cyr ?

Commentaire de la Commission : Les études détaillées préciseront les quatre premiers points des préoccupations de l'intéressée. Nous ne pouvons que suggérer à la mairie de St Cyr une réflexion globale sur les transports.

III - 7 - 27 - Mme Dusquenoy Evelyne : Passages cycliste et piéton entre St Cyr et Bailly. Aménagement de la RD7. Différence de niveau entre les gares. Prolongement St Quentin.

Commentaire de la Commission : Le passage PN1 est conservé pour le cheminement des modes actifs mais fermé aux véhicules motorisés. Le cheminement de ces derniers est dénivélé (passage RD7 sous la plateforme TGO au droit de la ferme de Bailly).

*Les Maîtres d'ouvrage confirment, après vérification auprès des services des transports du Département des Yvelines que le projet de doublement de la RD7 n'est pas envisagé à ce jour. Les connexions précises entre les deux gares seront traitées par l'avant projet détaillé. Le prolongement vers St Quentin, hors sujet de l'enquête, sera étudié ultérieurement.*

**III - 7 - 28 - St Cyr Rail Environnement :** Station Allée Royale quand ? qu'est ce qui bloque ? Rond point desserte au niveau de la Ferme de Gally est il prévu ? Parcs relais ? Connexion des deux gares ? Parking RER ?

*Commentaire de la Commission :* La réalisation de la station Allée Royale est décalée. Le parking RER dépend de la mairie de Versailles. Les connexions précises entre les deux gares seront traitées par l'avant projet détaillé. Le prolongement vers St Quentin, hors sujet de l'enquête, sera étudié ultérieurement.

### **III . 8 - Commune de Versailles (1 registre : 13 observations)**

**III - 8 - 1 - Mr Florent Huon :** attention à la fragmentation des milieux naturels et des corridors écologiques. Présence d'agrion de mercure (coenagrion mercuriale) sur le ru du près des Seigneurs (Fontenay-le-Fleury). Bien respecter les perspectives de la plaine de Versailles comme écrit sur les documents pour que l'on puisse marcher à pied sur l'allée de Villepreux. PS : très bonne idée de réutiliser les anciennes lignes et gares ! plutôt (pour certaine partie) que de construire sur le milieu naturel, pourquoi ne pas utiliser des routes pour les transformer en rail ?

*Commentaire de la Commission :* Le dossier d'enquête publique, prend en compte, à travers la nouvelle mesure de protection de la Trame verte et bleue, les connexions écologiques du territoire. Le dossier d'étude d'impact identifie ces zones de continuités écologiques dans le secteur du projet TGO.

### **II - 8 - 2 - Mr Karl OLIVE, conseiller général des Yvelines, canton Polssy sud :**

I/ Le projet répond à un besoin urgent de liaison de rocade entre les pôles de Cergy et de St Quentin-Versailles.

Souhaite, avec une volonté forte, la réalisation du projet de liaison en tram-train dans son intégralité de St Cyr à Achères via St Germain et Poissy.

Sur la phase 2 de St Germain à Achères, des incertitudes budgétaires quant au financement de cette phase, et des choix techniques dictés par ces restrictions, tels qu'une gare très incertaine à Achères Chêne Feuillu, ou une traversée à voie unique des voies de la ligne de Normandie à Achères, qui est de nature à pénaliser le débit de cette section.

Crainte d'une impossibilité de boucler les travaux essentiels des phases 1 + 2 pour constituer la Tangentielle Ouest tant attendue par des milliers de voyageurs.

Concentrer les ressources sur l'essentiel, soit la réalisation intégrale de la Tangentielle Ouest pour 2018/2019.

II/ Le risque de non réalisation, ou de réalisation exagérément différée de la phase 2, est lié à la conclusion de l'enquête publique sur la phase 1.

La création de tronçons nouveaux -notamment de St Germain GC à St Germain RER- ses coûts, et le nombre potentiel d'usagers concernés, doivent se voir comparés, au risque élevé de non réalisation de la phase 2.

Traversée de la RN 184 à St Germain traitée par un passage à niveau.

Très gênant sur un axe routier très fréquenté, il ralentira l'attractivité en temps de parcours de la section à créer car un passage à niveau tramway se franchit avec des précautions plus grandes qu'un passage à niveau train.

Les axes routiers 184 et 190 saturés aux heures de pointe, le matin en direction de St Germain, ne seront effectivement délestés que par la réalisation complète du projet.

**III/ Inégalité des villes desservies devant le service public rendu.**

La comparaison des priorités entre phase 2 et l'antenne de St-Germain dès la phase 1, aurait dû conduire à mener, l'enquête publique sur site à Poissy et Achères.

Conclusion, nous réaffirmons que l'égalité devant le service public, l'importance de leurs agglomérations et de leurs pôles d'emplois justifient que les villes situées au nord de St Germain savoir Poissy et Achères bénéficient dès que possible d'une desserte de la même qualité que celles des villes situées au sud, avec la même fréquence.

Particulièrement, la gare de Poissy GC est située près du centre-ville. Sa réouverture est très attendue, et sa fréquentation sera forte. Elle sera aussi le lieu de correspondance, piétonnière ou par navette, avec la ligne EOLE tant que la gare de Chêne Feuillu ne sera pas réalisée.

Poissy GC pourrait être une contributrice majeure en voyageurs - donc en rentabilité socio-économique - de l'ensemble du projet.

Il s'agira vraiment, à POISSY, d'une nouvelle offre de transport pour des milliers de voyageurs qui transitent du Val de Seine vers St Quentin par La Défense.

Toute dispersion budgétaire, avant que l'ensemble soit réalisé entre St Cyr et Achères met en péril la réalisation finale.

Commentaire de la Commission : bien que cette enquête publique ne concerne que la phase 1 de la TGO, des études sont engagées pour les prolongements. Les déclarations du 6 mars 2013 du Premier Ministre relatives au Nouveau Grand Paris ont confirmé l'engagement de l'Etat en faveur du prolongement de la Tangentielle Ouest vers le Nord à Achères à l'horizon 2020 et Cergy à l'horizon 2025. En Ile-de-France, la majorité des projets de transport en commun sont généralement financés sur plusieurs contrats.

**III - 8 - 3 - Mr Y Baratte** : Il semblerait judicieux de faire de la gare des Matelots une gare de "rabattement" pour la région avec juxtaposé un grand parking voiture et BUS.

En outre, il apparaîtrait logique que la liaison avec Versailles Chantiers soit de nouveau assurée. Ce lien avec Versailles Chantiers permettrait de relier rapidement la rive GAUCHE de PARIS y compris Montparnasse.

Commentaire de la Commission : Nous demandons à l'intéressé de se reporter au chapitre III . 10 - 6 du rapport.

**III - 8 - 4 - Mr Gérard et Mme Marie-Claude RODARY de Mareil-Marly** : soutien au projet de Tangentielle Ouest, en priorité dans sa prolongation vers le RER A de Saint-Germain-en-Laye, et dans un second temps vers la ligne C à Saint-Cyr.

Commentaire de la Commission : dont acte.

**III - 8 - 5 - Mr Lionel Favier Neuilly sur Seine** : Préserver les surfaces logistiques en gare de St Germain GC pour le trafic fret.

Dossier limité sur les aménagements cyclables.

Commentaire de la Commission : des aménagements sont prévus aux abords de la TGO (avenue Kennedy, entre le camp des Loges et St Germain GC). D'autres aménagements pourront être prévus qui relèvent de la compétence des collectivités.

**III - 8 - 6 - Mr Retoret :** Contre le projet. Préfère un train Cergy Pontoise/Versailles.

*Commentaire de la Commission :* a déjà déposé à deux reprises sur le registre de Saint-Germain-en-Laye (voir III . 2 - 1 page 12)).

**III - 8 - 7- Mr et Mme François Jacquemart Mareil Marly :** Avis favorable.

*Commentaire de la Commission :* dont acte.

**III - 8 - 8 - Mr Michel Morgenthaler Association de Bance-Houdon :** Sort des EBC articulation avec le PLU de Versailles.

Implantation de la gare de maintenance des Matelots en zone sensible.

*Commentaire de la Commission :* Le maître d'ouvrage devra respecter la législation en vigueur pour ce qui concerne la procédure liée au défrichement.

Le travail d'optimisation du site des Matelots devra être approfondi, dans le cadre des études d'Avant Projet sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF. Des pistes d'optimisation ont d'ores et déjà été identifiées qui devraient permettre de réduire les emprises des installations techniques.

**III - 8 - 9 - l'Association SAVE de Versailles :** Manque d'explication sur la phase 2

Fret passé sous silence

Manque d'étude sur la fréquentation et l'incidence d'une desserte jusqu'à St Quentin

Manque de clarté sur le transfert des passagers en gare de St Cyr

Sur le PLU Versailles quid de la compensation des EBC

Pourquoi le diagnostic archéologique concernant la virgule de Versailles est retiré ?

Que signifie la compensation forestière de 200 000 €

*Commentaire de la Commission :* Le prolongement de la Tangentielle Ouest à Saint-Quentin-en-Yvelines, hors sujet de l'enquête, n'est pas à ce jour inscrit au projet de SDRIF 2012.

Les Maîtres d'ouvrage ne peuvent s'engager sur ce futur prolongement. Sous réserve de l'accord des financeurs (Etat, Région, Département), des études d'opportunité et de faisabilité pourront être menées pour confirmer le bien fondé de cette demande.

La station TGO Saint-Cyr-l'Ecole RER C est implantée au plus près du parvis de la gare du RER. L'accès depuis la station TGO vers la gare RER se fait le long et en contrebas des voies ferrées du RER et du Réseau Montparnasse. Les travaux comportent un réaménagement de la voie d'accès au parvis, traitée en zone piétonne. Le cheminement piéton sera étudié plus précisément dans les études d'avant-projet afin de permettre au mieux la correspondance entre la TGO et les lignes radiales du réseau francilien.

Au titre de l'archéologie préventive, le Préfet de Région devra être saisi, conformément à l'article R 523-12 du code du patrimoine, pour obtenir les autorisations requises.

Les mesures de compensation liées au défrichement et les mesures d'accompagnement seront déterminées en lien avec l'Office National des Forêts et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAF).

**III - 8 - 10 - extrait du registre des délibérations du Conseil municipal ville de Versailles :**

La ville de Versailles demande de donner un autre nom à la gare St Cyr ZAC

Respect des emprises actuellement non exploités sur le site de Pion

De créer un nouveau tronçon dédié à la TGO au lieu dit "la pierre plate"

Revoir le dossier de mise en compatibilité du PLU

*Commentaire de la Commission :* un changement de nom de la station St Cyr ZAC pourra être revu avec le maître d'ouvrage.

*Le Maître d'ouvrage devra faire des études précises, adaptées aux attentes de la Ville de Versailles. Le dossier de mise en compatibilité devra être revu en fonction de ces demandes.*

**III - 8 - 11 - Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc : Soutien au projet**

**Nécessité d'une étude spécifique du PN1**

**Demande qu'un travail soit mené sur le projet architectural de la gare des Matelots**

**Demande de mener des études sur le réaménagement de la gare de St Cyr et conditions des passages à niveau**

**Demande la prolongation de la ligne vers Versailles chantiers pour connexion avec le tram-train Massy-Evry-Versailles**

*Commentaire de la Commission : le projet de la gare des Matelots sera suivi par les ABF. Des études complémentaires devront être menées lors de l'avant projet détaillé. Le prolongement demandé est hors sujet de l'enquête.*

**III - 8 - 12 - Office National des Forêts** : S'associe aux remarques du Préfet de la région sur les opérations de défrichement, coupe, compensation.

*Commentaire de la Commission : Le maître d'ouvrage devra respecter la législation en vigueur pour ce qui concerne la procédure liée au défrichement.*

**III - 8 - 13 - M. Claude d'Ornano, président Ardies Val d'Oise** : Favorable à la phase 1 demande d'enchaîner au + vite la réalisation de la phase 2 et de préciser au + tôt les conditions de mise en œuvre de la phase 3.

*Commentaire de la Commission : les phases 2 et 3 sont hors sujet de la présente enquête.*

**III . 9 – Courriers reçus au siège de la Commission à Versailles (16 CR)**

**III . 9 - 1 - Lettre de l'Association pour la protection de l'environnement de Bailly et de Noisy-le-Roi** du 1<sup>er</sup> juillet 2013, 13 rue du Poirier au large 78870 Bailly représentée par Monsieur Patrick Menon, président (qui donne un avis défavorable au projet). L'association s'oppose au passage potentiel des trains de fret, demande la suppression de tous les passages à niveau, regrette l'absence de protections phoniques, s'inquiète du croisement du tram-train avec les voies de circulation automobile et aussi que "l'administration" leur ait refusé un passage en tunnel à Bailly.

*Commentaire de la Commission d'enquête : a déjà déposé sur les registres de Noisy-le-Roi (voir chapitre III . 5 - 7 - page 31 du rapport) et Bailly (voir chapitres III - 6 - 5 et 23 pages 34,37) Le tram-train à traction électrique ne devrait engendrer que des nuisances restreintes et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO doivent être conservées.*

*Le croisement du tram-train avec la circulation automobile est expliquée au chapitre III . 10 - 2 (page 55 du rapport).*

*La suppression de tous les passages à niveau n'est pas envisagée mais leur sécurité et leur aménagement seront assurés, cf dossier.*

**III . 9 - 2 - Lettre de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en Yvelines** du 2 juillet 2013 a déjà été déposée au registre 1 en mairie de Saint-Cyr-l'Ecole.

./...

Commentaires de la Commission d'enquête : se reporter au chapitre III . 7 - 11 ci-avant; page 43 du rapport).

**III . 9 - 3 - Lettre de Monsieur Pierre Camasses** du 2 juillet 2013, 3 rue Frédéric Chopin 78100 Saint-Germain-en-Laye habitant du quartier Bel Air est favorable au projet mais s'inquiète des prolongements vers Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, Achères et Cergy et regrette le phasage 1 et 2.

Commentaire de la Commission d'enquête : les liaisons évoquées par l'intéressé sont hors sujet de l'enquête. L'intéressé peut se reporter au chapitre III .10 - 6 ci-après, page 56 du rapport, pour quelques informations.

**III . 9 - 4 - Lettre de l'Association Mieux vivre à Saint-Germain Sud** du 5 juillet 2013 représentée par Monsieur Olivier de Brandt 3 rue de la République 78100 Saint-Germain-en-Laye souhaite la liaison St-Cyr à Achères et le report de la réalisation de l'antenne au RER A à St Germain-en-Laye prévue au projet soumis à enquête.

Commentaires de la Commission d'enquête : la liaison jusqu'à Achères est hors sujet de l'enquête.

L'opportunité de l'antenne Saint-Germain-en-Laye GC et RER A est expliquée au chapitre III .10 - 1 (page 54) du rapport.

**III . 9 - 5 - Lettre de la Chambre de commerce et d'industrie Versailles-Yvelines** du 1<sup>er</sup> juillet 2013. Par son président Monsieur Gérard Bachelier, la Chambre exprime un avis favorable, regrette cependant le phasage en deux procédures et s'inquiète du devenir des prolongements vers Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy.

Commentaire de la Commission d'enquête : les liaisons évoquées par l'intéressé sont hors sujet de l'enquête. L'intéressé peut se reporter au chapitre III .10 - 6 ci-après, page 56 du rapport, pour quelques informations.

**III . 9 - 6 - Lettre de l'Association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et sa région** du 2 juillet 2013. Un exemplaire de cette lettre a déjà, été déposé dans le registre 2 de Saint-Germain-en-Laye.

Commentaires de la Commission d'enquête : se reporter au chapitre III . 2 - 26, ci-avant, page 17 du rapport.

**III . 9 - 7 - 2 lettres de l'Association Les Amis du grand parc de Versailles** des 6 et 8 juillet 2013 représentée par son président Monsieur Jacques de Givry émet un avis favorable sur le choix du tram-train, s'inquiète des prolongements vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles, du passage de trains de fret et de la protection de l'environnement et du patrimoine.

L'Association se préoccupe des aménagements projetés suite à la suppression du PN 1 et demande par ailleurs l'abaissement de 1,80 m du profil en long de la voie comme de la route départementale au droit de l'intersection. Elle souhaite des solutions alternatives en modes doux entre Saint-Cyr et Bailly.

L'Association demande en conclusion qu'un avis défavorable soit donné dans la perspective de reprendre la concertation, compléter l'étude d'impacts et de soumettre à une enquête publique l'ensemble des dossiers.

Commentaires de la Commission d'enquête : nous notons l'approbation du choix du tram-train. Les liaisons évoquées vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles sont hors sujet de l'enquête. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme. Le PN 1 routiers et modes actifs est transformé en PN modes actifs et des aménagements devraient en assurer une sécurité renforcée.

./...

*L'abaissement du profil correspond aux exigences demandées.*

**III . 9 - 8 - Lettre de la Société Vinci Autoroutes** qui demande le maintien pérenne du PN 1. 4 en tant que passage public routier pour desservir l'implantation de Bio Yvelines Services sur une parcelle le long de l'autoroute A 12.

Commentaires de la Commission d'enquête : Le PN 1 . 4 sera conservé en modes routiers et actifs.

**III . 9 - 9 - Lettre de Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines.** Monsieur Schmitz manifeste un soutien résolu au projet soumis à enquête, auquel le Département apporte un fort engagement financier, qui contribuera au développement des transports collectifs de banlieue à banlieue.

Commentaire de la Commission : dont acte.

**III. 9 - 10 - Lettre de Yvelines Environnement** 20 rue Mansart 78000 Versailles L'Association s'inquiète du passage potentiel de trains de fret, regrette que des études sur les raccordements jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles et les fréquences qu'ils engendreraient ne soient pas présentées. Elle regrette la déforestation envisagée et qu'un abaissement des voies au niveau de la gare de Noisy-le-Roi et plus significatif vers la Plaine de Versailles n'ait pas été retenu. Elle demande plus de détails sur la jonction en gare de St-Cyr.

L'Association remarque le déclassement d'espaces EBC, consécutif à la réalisation de la virgule de St-Cyr, bien identifiés sur le PLU de Versailles, sans qu'aucune règle ne soit citée. Elle demande par ailleurs que la compensation soit faite sur la même Commune.

Le dossier ne fixerait aucune prescription sur les servitudes devant peser sur le centre de maintenance projeté.

L'Association s'interroge sur la pertinence de l'enquête.

Commentaire de la Commission : La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO doivent être conservées.

Les raccordements évoqués sont hors sujet de l'enquête et la jonction en gare de St-Cyr-l'Ecole sera étudiée au stade de l'avant projet.

*L'abaissement du profil vers la Plaine de Versailles correspond aux exigences demandées.*

*Les modifications sur le PLU de Versailles seront évoquées dans nos conclusions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.*

*Le projet du centre de maintenance devrait être finalisé au stade de l'avant projet.*

**III . 9 - 11 - Lettre de Monsieur et Madame Olivier Charles** 46 rue de Port Marly 78750 Mareil Marly. Les intéressés soutiennent le projet présenté.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 9 - 12 - Lettre de l'Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité** 21 avenue de Paris 78000 Versailles.

L'Association se préoccupe de la phase 2 et des fréquentations que les 2 phases engendreront et ses conséquences sur la périodicité des trains. Elle s'interroge sur le croisement des tram-trains avec la circulation automobile.



Commentaire de la Commission : la phase 2 est hors sujet de l'enquête. La future fréquentation ressort des études qui ont été menées et le croisement du tram-train avec la circulation automobile est expliquée au chapitre III . 10 - 2 du rapport (page 55).

**III . 9 - 13 - Lettre du Comité P.R.O.F.I.L.E** 34 rue de Pontoise 95300 Pontoise. Le Comité est favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, s'interroge cependant sur le croisement du tram-train avec la circulation automobile. Il souhaite la réalisation complète avec Achères et Cergy.

Commentaire de la Commission : Le croisement du tram-train avec la circulation automobile est expliquée au chapitre III . 10 - 2 du rapport (page 55). Pour quelques informations sur la réalisation des liaisons évoquées, se reporter au chapitre III . 10 – 6, ci-après (page 56).

**III . 9 - 14 - Lettre de Monsieur Raphaël Le Flohic** 65 rue du Maréchal Lyautey 78100 Saint-Germain-en-Laye. L'intéressé est très favorable au projet.

Sans commentaire de la Commission d'enquête.

**III . 9 - 15 - Lettre de Madame Monique Dumont** 16 allée des Vergers 78100 Saint-Germain-en-Laye. L'intéressée a déjà déposé en qualité de Présidente d'une Association et à titre personnel dans le registre 1 de Mareil Marly.

Commentaire de la Commission : La Commission demande de se reporter aux chapitres III . 2 - 26 et III . 3 - 10 du présent rapport (pages 17 et 26).

**III . 9 - 16 - Lettre de l'Association des usagers des transports FNAUT Ile de France** L'Association demande que des mesures conservatoires soient prises pour une jonction entre les Tangentielle Ouest et Sud, s'interroge sur le choix du tram-train et aussi sur la réalisation de la virgule de Saint-Cyr et la "crosse" de Saint-Germain. Elle se préoccupe de la phase 2 de la Tangentielle et se déclare partisan de la possibilité de trains ou tram-trains de fret.

Commentaire de la Commission : Les liaisons ultérieures et la phase 2 sont hors sujet de la présente enquête.

Il est répondu au choix du tram-train et à l'opportunité de l'antenne de Saint-Germain aux chapitres III . 10 - 4 et 1 présent du rapport. L'aménagement des arrivées du TGO et RER C à la gare de St-Cyr devrait être étudié au stade de l'avant-projet.

La phase 2 est hors sujet de l'enquête. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée, à moyen et long terme mais pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO doivent être conservées

**III . 9 bis - Courriers recus au siège de la Commission à Versailles après la clôture de l'enquête**, postés le 12 juillet 2013 et déposés le 19 juillet 2013 au domicile du président de la Commission (6)

**III . 9 bis - 17 et 18 – Messieurs Gilles Lamy et Pascal Gatignon** ont déjà déposé respectivement, dans les registres 2 de Mareil Marly et 4 de Saint- Germain-en-Laye

Commentaire de la Commission : La Commission demande de se reporter aux chapitres III . 3 - 12 et III . 2 - 47 du présent rapport (pages 25 et 20).

**III . 9 bis - 19 et 20 - Monsieur Michel Replumaz** 28 bis rue de Maule 78870 Bailly et **Monsieur et Madame Brehon** 5 allée de la Cerisaie 78750 Mareil Marly expriment un avis favorable au projet présenté à l'enquête.

Commentaire de la Commission d'enquête : dont acte.

**III . 9 bis - 21 - Lettre de Monsieur le Président du Conseil général du Val d'Oise**, accompagné de la délibération du Conseil du 12 juillet 2013 et de la contribution à la concertation pour la phase 2 de la TGO. Monsieur le Président confirme l'avis favorable du Conseil général du Val d'Oise.

Commentaire de la Commission d'enquête : dont acte.

**III . 9 bis - 22 – Lettre de Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise**. Monsieur le Président rappelle l'accord cadre relatif au Contrat de développement territorial Confluence qui a été signé le 24 juin 2013 et confirme l'avis favorable de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

Commentaire de la Commission d'enquête : dont acte.

\*  
\*   \*  
\*

Ainsi que nous l'avons indiqué en préambule \*, nous exposerons ci-après, **par thème**, les remarques ou questions communes soulevées par un certain nombre de contributeurs qui pourront prendre connaissance des commentaires de la Commission d'enquête.

### **III . 10 - Les thèmes \***

#### **III . 10 - 1 - La réalisation de l'antenne de Saint-Germain-en-Laye :**

Le tracé du tram-train projeté se débranche des voies existantes, non circulées, de la Grande Ceinture au niveau du carrefour RD 184/RD 190. Il franchit ces deux axes traverse la forêt en empruntant des voiries existantes en longeant le Camp des Loges et le stade Georges Lefèvre puis rejoint l'avenue des Loges, la longe et termine au plus près de la station RER A.

Le couloir de liaison d'environ 190 m de long, situé en tréfonds du parc du Château de St-Germain, équipé de deux fois deux trottoirs roulants sur 90 mètres (un par sens, avec une coupure à mi-chemin), devrait assurer une liaison piétonne entre les arrivées du TGO et du RER A.

Plusieurs avis s'interrogent sur l'opportunité de l'antenne entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER A. D'autres en soulignent les avantages en termes de desserte et de correspondance. Par ailleurs, plusieurs interrogations ont été recensées quant à la solution du tracé par le Camp des Loges.

/...

Commentaires de la Commission d'enquête : Les projets de SDRIF 2012 et de PDUIF 2012 mis à l'enquête en 2013, préconisent cette antenne.

Le projet de tram-train entre les stations St-Germain GC et RER A est fondamental pour la ville de Saint-Germain-en-Laye.

Il permettra de desservir, par une station avenue Kennedy, des équipements structurants le stade Georges Lefèvre, le Camp des Loges, un quartier d'habitat, le site dédié à l'activité économique notamment le projet Galiléo. Ce projet d'antenne offrira par ailleurs aux habitants des quartiers Bel Air et Sud de la Ville, du futur éco-quartier "Lisière Poreire" une amélioration décisive de l'accès au centre-ville.

Il se substituera au réseau de bus moins fiable. La capacité du tram-train est supérieure à celle du bus.

### III . 10 - 2 Les inconvénients de croisement du tram-train avec la circulation automobile :

Le projet TGO traverse au niveau de Saint-Germain-en-Laye plusieurs routes départementales et une route nationale. Il impacte également la circulation au niveau de l'avenue Kennedy pour desservir le Camp des Loges.

Un certain nombre d'observations, sur registres principalement de Saint Germain-en-Laye, ou par courriers adressés au commissaire enquêteur, reflètent des inquiétudes concernant les traversées des routes par le tram-train et la mise en sens unique de l'avenue Kennedy.

Commentaires de la Commission d'enquête : Il convient d'agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés en améliorant les modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, modes actifs).

La traversée de la RN 184, tout comme les autres carrefours de l'antenne urbaine, seront équipés de feux et d'un système de détection donnant la priorité au tram-train - qui pratique une conduite à vue et un ralentissement aux abords des carrefours - pour lui garantir son temps de parcours, sa régularité et donc son attractivité.

De nouveaux transports collectifs contribuent à l'amélioration de la sécurité et de la qualité de l'air en réduisant le trafic routier.

### III . 10 - 3 - La fréquence des trains (desserte en Y) :

Quelques signataires s'interrogent sur la fréquence des tram-trains et la desserte en Y à partir de la station de Saint-Germain GC.

Commentaires de la Commission d'enquête : Cette fréquence permettra d'offrir un service identique pour les deux tronçons vers Achères et vers Saint-Germain RER A. Seul le tronçon commun aux deux phases verra sa fréquence doublée à l'horizon de la mise en service de la phase 2.

### III . 10 - 4 - Le choix du tram-train :

Le projet de Tangentielle Ouest est un projet qui utilise un matériel roulant de type tram-train. Certains avis inscrits dans les registres ou les courriers adressés au commissaire enquêteur contestent le choix du mode tram-train en privilégiant celui du train.

Commentaires de la Commission d'enquête : Les avantages du tram-train sont exposés dans le dossier mis à l'enquête et dans le mémoire en réponse du 5 août 2013 du Maître d'ouvrage. La Commission pense qu'il serait plus adapté, léger et moins bruyant.

### III . 10 - 5 - Les trains de fret :

De nombreuses personnes ont exprimé leur inquiétude quant à la compatibilité de l'infrastructure avec le passage du fret sur la ligne de la Tangentielle Ouest. Un nombre non négligeable d'avis sur les registres et des courriers redoutent que des trains de fret puissent à terme circuler sur la ligne, et les nuisances que ces circulations engendreraient. Quelques personnes ont exprimé un avis favorable à la mise en place du fret sur l'infrastructure de la Tangentielle Ouest.

Commentaires de la Commission d'enquête : Selon le dossier soumis à enquête publique, la ligne est dédiée aux circulations de voyageurs et la mixité des circulations avec des trains de fret n'est pas envisagée.

L'Etat demande néanmoins aux Maîtres d'ouvrage de préserver l'évolutivité de la ligne : 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 pas envisagée, ni à moyen, ni à long terme".

L'ouverture éventuelle de la ligne au fret constituerait un projet à part entière, pour lequel devrait être menée une nouvelle procédure.

### III . 10 - 6 - Prolongements de la phase 1 du TGO

Un certain nombre de contributeurs s'interrogent sur les prolongements de la phase 1 du TGO.

Commentaires de la Commission d'enquête : Quoique hors sujet de la présente enquête, nous pouvons indiquer que la procédure pour la phase 2 Saint-Germain / Achères-Ville a été décalée d'un an devant la nécessité de conduire de nouvelles études suite aux demandes formulées entre 2008 et 2010 par des Elus du territoire pour desservir le centre-ville de Poissy.

Les prolongements vers Cergy et Versailles, inscrits dans les projets de SDRIF, et Saint-Quentin-en-Yvelines devraient faire l'objet d'études et de réalisation dans le cadre de phases ultérieures à plus ou moins long terme.

## IV . ANALYSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

IV . 1 - Suite à la notification du projet de Tangentielle Ouest, avant l'ouverture de l'enquête par la Préfecture des Yvelines - voir "chapitre II . 7 Information des Services" -, plusieurs destinataires ont répondu :

- la Direction des Affaires Culturelles de la Région Ile-de-France (28/02/13),
- le Conseil Général des Yvelines (17/03/13),
- l'Agence Régionale de Santé (6/04/13),
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (11/04/13),

- la Direction Départementale des Territoires, services urbanisme, bâtiments et territoires (11/04/13),
- le Ministère de la Défense (12/04/13),
- la Direction Départementale des Finances publiques (12/04/13),
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile-de-France (23/04/13).

NB : tous ces courriers sont dans un dossier séparé.

**IV . 2 - La Direction des Affaires Culturelles de la Région Ile-de-France** confirme, après avoir été saisi par le STIF suivant courrier du 5 décembre 2012, que le projet communiqué, présente globalement une sensibilité archéologique significative susceptible de conduire à des prescriptions particulières au titre de l'archéologie préventive. Si le projet comporte des terrassements conséquents, le Préfet de Région devra être saisi, conformément à l'article R 523-12 du code du patrimoine, pour obtenir les autorisations requises.

*Commentaire de la Commission d'enquête : un dossier comportant un plan parcellaire et les références cadastrales, le descriptif du projet et son emplacement sur le terrain d'assiette ainsi que les modalités techniques envisagées pour l'exécution des travaux devra être adressé au Préfet de Région d'Ile de France. Nous en ferons **une recommandation**.*

**IV . 3 - Le Conseil, Général des Yvelines** fait savoir que le dossier est conforme aux attentes du Département et n'appelle, de ce fait, aucun commentaire particulier de sa part.

**IV . 4 - L'Agence Régionale de Santé** demande que :

- soient respectées les prescriptions de la déclaration d'utilité publique du 11 janvier 1965 prise pour l'aqueduc de l'Avre.
- le centre et l'atelier de maintenance fassent l'objet d'une demande d'autorisation au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement,
- des investigations particulières des sols soient réalisées, notamment près des gares et de la zone du futur site de maintenance,
- un repérage de l'amiante soit fait, conformément à l'article R1334-27 du code de de la Santé publique sur tous les bâtiments à démolir, dont le permis de construire a été délivré avant le 1<sup>er</sup> juillet 1997,
- la modélisation des niveaux sonores soit complétée pour prendre en compte les émissions sonores maximales,
- de vérifier l'impact sonore au cas où des trains de fret et de marchandises devraient circuler et, si nécessaire, d'adopter les mesures correctives.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la Commission prend acte. Nous **recommanderons** que le centre et l'atelier de maintenance fassent l'objet d'une demande d'autorisation au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement*

**IV . 5 - La Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la Forêt** observe que le projet de tram-train nécessitera des emprises en forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye et entraînera des opérations de défrichement. Elle regrette que les conséquences sur la forêt n'apparaissent pas avec suffisamment de clarté dans le dossier d'enquête publique.

En application de l'article L341-1 du code forestier, les opérations de défrichement, mettant fin à la destination forestière des forêts qui auront été aliénées, nécessiteront une autorisation de la part du Préfet du département.

Une compensation en surfaces boisées (2 à 5 fois celles requises pour le projet) devra être apportée et étudiée en liaison avec l'Office national des forêts, tenant compte également des effets indirects aussi bien pour les atteintes à la biodiversité qu'en phase d'exploitation (fermeture de chemins forestiers nécessaires à la circulation des promeneurs, défruits des bois, élagage régulier et de sécurité ...) et de chantier.

*Commentaire de la Commission d'enquête : ce sujet sera examiné au chapitre V . 9 du présent rapport.*

**IV . 6 - La Direction Départementale des Territoires des Yvelines** indique que les servitudes d'utilité publique qui grèvent le tracé du projet ne sont pas mentionnées dans les chapitres 3.2 des dossiers de mise en compatibilité des PLU. Elle regrette également que les rapports de présentation des PLU ne fassent pas allusion au projet de Tangentielle Ouest.

La DDT demande la suppression de la protection "P2" dans les secteurs impactés par les travaux.

Sont cités, par ailleurs, les mesures à prendre pour les compensations forestières et le défrichement. L'article du code forestier à viser serait le L311 et non pas le L341-1 et suivants.

Le périmètre de la Communauté de Communes Seine et forêts devrait être présenté à titre indicatif.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la mention des servitudes est inscrite dans les dossiers de PLU. Il ne nous semble pas que cela soit nécessaire dans les dossiers de mise en compatibilité des PLU.*

*La suppression de la protection " P2" est effective.*

*Les mesures concernant les compensations forestières et le défrichement ont été citées par la DRIAAF au chapitre précédent IV . 5 du présent rapport. Elles sont examinées au chapitre "V . 9 - Compensation forestière et défrichement", du présent rapport.*

*La correction de l'article L 311 du code forestier devra être faite et le périmètre de la Communauté de Communes Seine et Forêts pourrait être présenté, à titre indicatif.*

**IV . 7 - Le Ministère de la Défense** s'inquiète de l'augmentation du trafic routier sur l'avenue Kennedy et déplore, par ailleurs qu'une reconstitution d'alignement d'arbres ne soit pas prévue en compensation de l'abattage d'une rangée d'arbres dans l'emprise du camp des Loges.

Il demande aussi, à titre de compensation de la diminution de l'emprise militaire de 4300 m<sup>2</sup>, une adaptation du règlement du PLU de la Commune de la zone Ulm du camp pour préserver les droits à construire sur la dite emprise.

*Commentaire de la Commission d'enquête : nous savons qu'une négociation sera engagée pour répondre aux inquiétudes du Ministère de la Défense.*

**N B :** Une correspondance du Ministère de la Défense adressée à Monsieur le Préfet des Yvelines, datée du 16 juillet 2013, jointe au présent rapport, nous a été communiquée le 24 juillet 2013, demandant, entre autres remarques, le déplacement de l'entrée principale du Camp des Loges avec un financement hors défense. Ce déplacement constituerait une solution palliative acceptable par le Ministère de la Défense.

*./...*

*Commentaire de la Commission d'enquête : compte-tenu que cette lettre est adressée au Préfet et datée du 16 juillet 2013, hors délai de l'enquête, la Commission la signale. Une concertation devrait être engagée entre les Services.*

**IV . 8 - La Direction Départementale des Finances publiques** demande que lui soit communiqués les effets du projet sur le parcellaire et les conventions signées entre partenaires publics pour d'éventuelles occupations de certaines emprises concernées.

Elle attire l'attention sur la situation de parcelles, dont les plans sont joints, à Saint-Germain-en-Laye aux abords du Château. Cette situation est actuellement à l'étude entre l'Etat et le Commune.

*Commentaire de la Commission d'enquête : une enquête parcellaire devrait être diligentée après la présente enquête. La situation de certaines parcelles devrait être réglée entre les partenaires concernés.*

**IV . 9 - La Direction Régionale et Interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France (DRIEAIF)** rappelle la mixité des circulations avec des trains de fret qui n'est, pour l'instant pas envisagée. Cependant pour préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques.

Elle demande que l'approfondissement de la définition du fonctionnement de la traversée de la RN 184, des modalités de franchissement de l'autoroute A12 de circulation des convois exceptionnels et du devenir de la piste cyclable soit fait en liaison avec la Direction des Routes d'Ile de France (DRIF).

*Sans commentaires de la Commission d'enquête.*

## **V . ANALYSE DU DOSSIER ET COMMENTAIRES**

### **V . 1 - Situation géographique**

Relativement contrasté au sein de la zone d'étude, le relief est plat, au Nord sur Saint-Germain-en-Laye avec une altitude comprise entre 70 et 80 m NGF, s'élève ensuite progressivement vers le sud pour franchir au plus haut le plateau des Alluets à une altitude de 175 m environ.

Le niveau diminue alors progressivement, entre Bailly et St-Cyr-l'Ecole, jusqu'à la plaine de Versailles entre 110 et 125 m NGF.

La gare de Saint-Cyr-l'Ecole au sud, culmine à environ 160 m NGF, ce qui constitue une dénivelée contraignante avec la plaine de Versailles.

### **V . 2 - Maitrise d'ouvrage et financement :**

**V . 2- 1 -** Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) est maître d'ouvrage de la partie urbaine et de la virgule de Saint-Cyr et maître d'ouvrage coordinateur de l'opération.

*...*

**V . 2 - 2 -** Le Réseau ferré de France (RFF) est propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN) et maître d'ouvrage des travaux de modification de la signalisation et d'ajout d'appareil de voie sur le RFN.

**V . 2 - 3 -** La Société nationale des chemins de fer français (SNCF) assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire (construction et entretien de l'atelier garage – entretien du matériel roulant – interventions sur les gares existantes et les haltes à créer).

**V . 2 - 4 -** L'Etat est co-financier de l'opération TGO au travers du contrat de Plan Etat-Région 2007/2013, pour la Tangentielle Ouest.

**V . 2 - 5 -** La Région est également financeur du Contrat de Projet Etat-Région 2007/2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD78).

**V . 2 - 6 -** Le Département des Yvelines, propriétaire et gestionnaire de voiries, est financeur de l'opération au travers du contrat Particulier Région-Département.

### ***V. 3 - Les caractéristiques principales du projet et des ouvrages les plus importants***

Le projet de la Tangentielle Ouest consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest (GCO) jusqu'à Saint Germain-RER (RER A) au Nord, et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C) au Sud. Cette liaison permettra d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) qui ne sont plus exploitées.

Les opérations importantes du projet sont :

La création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain entre Saint-Germain RER A et Saint-Germain GC, sur 3,6 km.

La création d'une station terminus et d'une station au niveau du Camp des Loges à Saint-Germain-en-Laye,

L'aménagement des gares existantes de la GCO entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-GC (5 gares) :

- Saint-Germain GC,
- Saint-Germain Bel-Air,
- Mareil-Marly,
- Saint-Nom-la-Bretèche,
- Noisy-le-Roi,
- avec la création d'une station supplémentaire à l'Etang-la-Ville.

La création de stations entre Saint-Cyr RER et Noisy-le-Roi

- Bailly,
- Saint-Cyr ZAC,
- Allée Royale de Villepreux à plus long terme.

La rénovation des voies actuellement non exploitées de la Grande Ceinture entre Noisy-le-Roi et Saint-Cyr ZAC,



La création d'une voie nouvelle entre la gare de Saint-Cyr RER C,  
Le raccordement à la voie ferrée existante de la Grande Ceinture sur une longueur de 0,7 km,  
La mise en place d'une voie de liaison de 1 km (sur les emprises existantes de la Grande Ceinture) pour accéder au centre de maintenance projeté au niveau de Versailles-Matelots.

#### **V. 4 - L'appréciation sommaire des dépenses**

L'estimation du coût du projet de la Tangentielle Ouest 1, pour la variante passant par le Camp des Loges, était estimée, en 2006, au stade Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) à 143,3 M€ (aux conditions économiques de 2005), soit 185,5 M€ aux conditions économiques de 2011.

Le coût du projet a été réévalué à 220,3 M€ HT (Conditions économiques de janvier 2011), soit une augmentation d'environ 35 M€ liée, suite à la concertation, aux évolutions de programme depuis le DOCP ainsi qu'aux efforts conséquents pris en termes d'intégration paysagère tout au long du tracé.

Il se décompose comme suit :

- Etudes 8,3 M€
- Maîtrise d'ouvrage 9,5 M€
- Maîtrise d'oeuvre 10,3 M€
- Acquisitions foncières et libération d'emprises 18,0 M€ (acquisitions foncières 2,7 M€)
- Déviation de réseaux 3,6 M€
- Travaux préparatoires 9,4 M€
- Ouvrages d'art 10,2 M€
- Plate-forme 9,9 M€
- Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés 20,4 M€
- Revêtement du site propre 2,5 M€
- Voirie et espaces publics 5,6 M€
- Equipements urbains 6,2 M€
- Signalisation routière 0,4 M€
- Stations 7,6 M€
- Alimentation en énergie de traction 14,0 M€
- Courants faibles et PCC 21,5 M€
- Dépôt 29,4 M€
- Opérations induites 10,6 M€
- Aléas 22,7 M€

Le matériel roulant n'est pas pris en compte, il est financé à 100% par le STIF.

#### **V. 5 - L'étude d'impact**

##### **V. 5 - 1- Généralités**

###### **V. 5 - 1 - 1 Définition de l'aire d'étude**

L'aire d'étude a été définie pour l'élaboration de la présente étude d'impact sur la base du tracé étudié dans le Schéma de Principe entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole, tracé ayant fait l'objet d'une concertation en 2008 - 2009 et constituant la phase 1 de la Tangentielle Ouest.

. / ...

L'aire d'étude est définie sur une distance de 500 m de part et d'autre du tracé de la future infrastructure ferroviaire entre les communes de Saint-Germain-en-Laye de Saint-Cyr-l'École. Elle constitue donc une bande d'environ 1 km de large centrée sur le tracé de la ligne.

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

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

#### **V . 5 - 1 - 2 Justification de l'aire d'étude retenue**

L'aire d'étude, correspond globalement à la zone d'influence directe du projet.

Les zones Sud et le Nord de l'aire d'étude ont été élargies afin de prendre en compte une partie du Parc du Château de Versailles et la zone urbaine de Saint-Germain-en-Laye, qui révèlent des contraintes fortes en **termes d'insertions paysagère et patrimoniale**.

Par ailleurs, l'analyse sur la seule bande d'un kilomètre ne permet pas toujours une approche complète des sensibilités environnementales ou économiques.

C'est le cas des documents d'urbanisme et schémas directeurs supra-communaux, de la thématique de l'eau, de la météorologie ou de la socio-économie, pour lequel les communes appartenant à l'aire d'étude sont étudiées dans leur globalité.

*Commentaire de la Commission d'enquête : le choix de la zone d'études est judicieux.*

#### **V . 5 - 1 - 3 - Les porteurs du projet**

Comme indiqué au chapitre V . 1 du présent rapport, trois entités différentes ont porté depuis 2008 les études relatives à la première phase de la Tangentielle Ouest jusqu'à l'élaboration du présent dossier : le STIF, RFF et SNCF.

Les co-maitres d'ouvrage, RFF et SNCF, ont confié au STIF la maîtrise d'ouvrage unique des études pour la réalisation du dossier d'enquête et les procédures réglementaires préalables à l'enquête d'utilité publique.

*Commentaires de la Commission d'enquête : nous attirons l'attention sur la clarté de la gouvernance du projet. Dans l'éventualité de risques et de nuisances futures, il est important de connaître le "responsable".*

#### **V . 5 - 1 - 4 - Les financeurs**

Trois entités différentes financent le projet de Tangentielle Ouest : l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines.

*Commentaire de la Commission d'enquête : nous attirons l'attention des financeurs sur la nécessaire pérennité des fonds affectés à cette opération.*

#### **V . 5 - 2 - Le projet**

### V. 5 - 2 - 1 - Caractéristiques principales

Le projet de la Tangentielle Ouest (TGO) phase 1 consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest (GCO) jusqu'à Saint Germain-RER (RER A) au Nord, et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C) au Sud, afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.

Le projet s'inscrit intégralement dans le département des Yvelines.

Les opérations majeures du projet, comme indiqué au Chapitre I. 4 du présent rapport, sont :

- La création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain entre Saint-Germain RER et Saint-Germain GC, sur 3,6 km, y compris la création de la station terminus et d'une station au niveau du Camp des Loges à Saint-Germain-en-Laye,
- L'aménagement des gares existantes de la GCO entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-GC (5 gares) en stations, avec la création d'une station supplémentaire à l'Etang-la-Ville,
- La création de stations entre Saint-Cyr RER et Noisy-le-Roi (Bailly, Saint-Cyr ZAC et à plus long terme Allée Royale de Villepreux) et la rénovation des voies actuellement non exploitées de la Grande Ceinture (GC) entre Noisy-le-Roi et Saint-Cyr ZAC, et le raccordement à la voie ferrée existante de la Grande Ceinture qui n'est désormais plus exploitée sur une longueur de 0,7 km,
- La mise en place d'une voie de liaison de 1 km (sur les emprises existantes de la Grande Ceinture) pour accéder au centre de maintenance projeté au niveau de Versailles-Matelots.

La TGO desservira 11 stations dont 3 sont en correspondance directe avec des modes lourds (lignes RER à Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole et Transilien à Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Cyr-l'Ecole).

Des mesures conservatoires sont prises pour créer une douzième station au droit de l'Allée Royale de Villepreux.

La TGO sera exploitée comme une voie ferrée classique sur la GC qui appartient au Réseau Ferré National (RFN). La nouvelle branche créée entre Saint-Germain GC et de Saint-Germain RER sera exploitée comme une ligne de tramway où les rames circulent en milieu urbain.

Sur sa partie urbaine (Saint-Germain-en-Laye), le tram-train de la TGO s'intègre au milieu urbain : les rails sont noyés dans la chaussée, permettant sa traversée par les modes actifs, et ponctuellement par les véhicules routiers via un carrefour à feu. Le tram-train circule à droite et sur une emprise dédiée.

Sur sa partie ferroviaire, de Saint-Germain GC à Saint-Cyr RER, le tram train circule comme un train classique, sur la voie de gauche, en emprise protégée par des clôtures et jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. La section RFN est alimentée en 25 KV. Ainsi, le caractère ferroviaire de la ligne est conservé pour ne pas hypothéquer la possibilité de passage, à un horizon futur et indéterminé, d'autres véhicules que les tram-trains, à savoir des trains de fret des trains de travaux ou des trains militaires.

Commentaire de la Commission d'enquête : nous nous interrogeons sur cette disposition qui ne peut qu'alerter le public.

Sur cette partie, la voie est dédiée au tram-train et la Grande Ceinture conserve le gabarit ferroviaire.

./...

Le centre de maintenance et de remisage sera situé sur le site de Versailles Matelots à l'extrémité Sud de la ligne, relié aux voies principales par une voie unique d'un kilomètre.

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique.  
La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.

*Commentaire de la Commission d'enquête : nous estimons nécessaire une redondance suffisante de ces automates de vente.*

Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer confort et sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens.

Toute la ligne est conforme aux exigences d'accessibilité, notamment celles permettant l'utilisation des tram-trains et des infrastructures par des personnes à mobilité réduite.

#### **V . 5 - 2 - 2 - Les enjeux**

Le projet Tangentielle Ouest entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER doit répondre aux objectifs qu'il souhaite atteindre (améliorer les conditions de déplacements et favoriser l'accès aux transports en commun pour tous) en proposant un service de qualité.

Différents enjeux s'appliquent au projet.

##### **V . 5 - 2 - 2 - 1 - Enjeux techniques**

- S'insérer à la fois sur le réseau ferré national et dans un contexte urbain, avec une section de débranchement du réseau ferré national existant vers des voies nouvelles insérées comme des voies de tramway.
- Création d'ouvrage de franchissement (RD7 et PRO Virgule) et abaissement de la voie au droit d'ouvrages d'art existants de franchissement d'infrastructures routières (RD10, A12, Chemin des Princes).
- Correspondance entre la TGO et la gare du RER A à Saint-Germain-en-Laye.

##### **V . 5 - 2 - 2 - 2 - Enjeux d'insertion**

- Insertion de la plateforme dans un territoire urbain à Saint-Germain-en-Laye.
- Insertion en lisière de forêt domaniale à Saint-Germain-en-Laye.
- Insertion de la plateforme sur un terrain dénivélé entre la gare de Saint-Cyr RER et la Grande Ceinture.
- Insertion dans des carrefours sur des voiries fortement circulées (RN184, RD190 à Saint-Germain-en-Laye).
- Insertion du centre de maintenance sur un site compatible avec les projets d'urbanisation et fonctionnel pour son exploitation, dans un secteur générant le moins de nuisances possibles pour les riverains.

J...

### **V . 5 - 2 - 2 - 3 - Enjeux d'intégration et de préservation du Patrimoine**

Le site de maintenance se trouve dans le périmètre de protection autour du Château de Versailles.

Ce centre de maintenance devra donc être **le moins visible possible** depuis le Château et **respecter au mieux le paysage**, tout en intégrant les fonctions qu'il lui est indispensable d'assurer (remisage et maintenance de tram trains) et les contraintes qui sont inhérentes à ce type d'activité (proximité nécessaire de certaines fonctions, disposition relatives des zones, rayons minimaux, longueur de raccordement entre courbes et appareils de voie etc.).

Le passage de la TGO dans la perspective du Château de Versailles, au sein de la **Plaine de Versailles, site classé**, doit répondre d'une part aux contraintes de dessertes des aménagements alentours et d'autre part, permettre une continuité physique et visuelle de l'Allée Royale au sein du site classé.

L'arrivée devant le Château de Saint-Germain-en-Laye s'insère dans le prolongement des **terrasses classées du Château**.

L'insertion de la plateforme et des stations constitue un point sensible étant donné la sensibilité **paysagère et patrimoniale** des sites traversés et la proximité de nombreux éléments du patrimoine à préserver.

### **V . 5 - 2 - 2 - 4 - Enjeux environnementaux**

Les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire de la circulation, du stationnement, de la fonctionnalité des gares actuelles ou encore de l'accessibilité aux habitations riveraines.

De plus, la gestion des eaux devra être réalisée de manière à éviter la pollution des nappes.

Quant aux destructions d'habitat dues à la déforestation, elles devront être compensées.

Enfin, la mise en service du tram-train aura un impact sur l'environnement sonore et vibratoire. Les seuils réglementaires devront être respectés.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La Commission attire l'attention sur les mesures de contrôle nécessaires après la réalisation des ouvrages.*

Le projet conduit à déboiser une surface estimée à environ 2,3 ha dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (ZNIEFF II, forêt domaniale). L'impact est jugé fort.

*Commentaire de la Commission d'enquête : nous insistons sur les discussions importantes que le pétitionnaire doit mener avec l'ONF et la DRIAAF afin de définir rapidement le taux de compensation et la localisation de cette compensation.*

Le projet a un impact positif bien que limité sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère.

### V . 5 - 2 - 2 - 5 - Compatibilité avec les documents de planification urbaine

La création de la TGO implique de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme locaux (PLU), des communes traversées par le projet. Ce point fait l'objet de la présente enquête.

Quatre communes sont concernées par ces mises en compatibilité :

- Bailly
- Saint Cyr l'Ecole
- Saint Germain en Laye
- Versailles

*Commentaire de la Commission d'enquête : la Commission rappelle que l'utilité publique, si elle est prononcée, entraînera la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des quatre Communes concernées par le projet de la Tangentielle Ouest.*

### V . 5 - 2 - 2 - 6 - Enjeux de desserte

Au-delà de l'amélioration de la desserte en transports en commun et des déplacements de banlieue à banlieue, le tracé emprunte des sentiers forestiers habituellement utilisés par les promeneurs et les deux-roues pour des circulations douces.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la Commission insiste sur la nécessité de restituer ces itinéraires au public, de les baliser et les sécuriser.*

### V . 5 - 2 - 2 - 7 - Enjeux économiques

Optimisation du coût d'investissement, d'exploitation et de matériel roulant, et objectif de respect du coût estimatif. Maximisation de la rentabilité interne du projet.

### V . 5 - 3 - Les impacts

Les impacts les plus significatifs sont les suivants :

	Impact significatif	Avis Commission
Travaux	Hydrogéologie	Etat de l' "Art" à respecter
	Socio-économie	Respect de la législation
	Qualité de l'air	Contrôle des poussières
Permanents	Hydrogéologie	Etat de l' "Art" à respecter
	Milieu naturel	Reconstitution des habitats Corridors biologiques
	Planification Urbaine	Revoir les PLU
	Paysager	Plaine de Versailles Château de St Germain
	Bruit	Mesures de contrôle

J...

## V . 5 - 4 - Le bilan

### V . 5 - 4 - 1 - Bilan économique

La mise en service de la TGO conduit à un gain de 26 millions d'euros pour la 1<sup>ère</sup> année d'exploitation dû au transfert modal.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La Commission s'interroge sur le bilan des années suivantes et sur les modèles de calcul correspondants.*

### V . 5 - 4 - 2 - Bilan en Pollution (GES)

La mise en service de la TGO conduit à une économie de l'ordre de 1100t éq CO2 par an.

*Commentaire de la Commission d'enquête : La Commission s'interroge sur les modèles de calcul ayant conduit à des valeurs somme toute relativement faibles.*

## V . 5 - 5 - Les Impacts croisés

Quatre autres projets peuvent conduire à des effets environnementaux cumulés :

- Prolongement de la ligne E jusqu'à Mantes la Jolie
- Pôle d'échange multimodal de Versailles Chantiers
- Réseau Grand Paris Express
- Projet Pereire notamment à cause de son importance (51000 m2) et de sa proximité.

### V . 5 - 5 - 1 - Effets cumulés significatifs

Domaine	Mesures	Avis Commission
Géotechnique	Coordination des maitrises d'ouvrage	Documents contraignants à établir
Milieu naturel (Projet Pereire)	Coordination des maitrises d'ouvrage	Documents contraignants à établir
Déchets	Capacité des filières à recevoir	Examen préalable
Déplacements	TGO + Pereire	RN 184 saturée ?

## V . 6 - L'avis de l'Autorité environnementale

Outre les aspects purement écologiques, l'AE demande au maître d'ouvrage de se préoccuper :

- des questions de bruit pendant toutes les phases du projet,
- des questions de stationnement autour des gares,
- de compléter l'étude d'impact.

En ce qui concerne les aspects purement écologiques, le MO indique que le Schéma Régional de Cohérence Ecologique n'a pas encore d'existence juridique formelle; il est en effet en cours d'enquête publique.

*Commentaire de la Commission d'enquête : la Commission estime que, dès son adoption, ce SRGE doit être pris en compte par le MO; un document particulier mettant en évidence cette prise en compte devra être porté à l'information du public.*

En ce qui concerne les mesures de bruit, le MO n'a pas réalisé de mesure dans les conditions actuelles du trafic et cela sur l'ensemble de la ligne.

*Commentaires de la Commission d'enquête : compte tenu de l'inquiétude de la population, la Commission recommande de reprendre des études sur toute la ligne en fonction du trafic actuel et en fin de réalisation, d'effectuer pour toute habitation située à moins de 25 m de la voie des mesures permettant de décider de la construction (ou du rehaussement) d'un mur anti-bruit et cela pendant des périodes de 24 heures intégrant la totalité du trafic ferroviaire.*

En ce qui concerne les parcs de stationnement, de nombreuses modélisations ont été réalisées; la décision d'implantation relève cependant des autorités communales.

Il convient donc que le Maître d'ouvrage se concerte avec les Communes concernées afin de permettre aux usagers de la ligne de ne pas prendre leur véhicule et ainsi perdre le bénéfice écologique de la TGO.

Par ailleurs, il conviendrait de vérifier, tout au long de la ligne que les terrains sous-jacents permettent le passage d'équipements lourds.

## **V. 7 - L'évaluation socio-économique**

L'évaluation socio-économique du projet de Tangentielle Ouest vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts.

Elle a été établie selon la méthode en vigueur pour les projets de transports collectifs franciliens.

Elle tient compte :

- de l'ensemble des coûts d'investissement imputables au projet;
- de la différence de coûts d'exploitation avec ceux imputables à l'exploitation de la Grande Ceinture Ouest;
- des gains de temps pour les usagers des transports collectifs;
- des gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les usagers restant sur la voirie;
- des économies de dépenses publiques en relation avec la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'entretien de la voirie et la police de la circulation;
- de la diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

### **V. 7 - 1 - les gains de temps**

La Tangentielle Ouest permettra des gains de temps pour les utilisateurs du réseau de transport en commun et une accessibilité renforcée.

./...



Le gain de temps par anciens utilisateurs des transports collectifs qui se reporteront vers la TGO est estimé à 11 minutes.

Le gain de temps unitaire des nouveaux usagers des transports collectifs est estimé à 5 minutes et 30 secondes pour chaque nouvel utilisateur.

Le gain de temps est très significatif sur certaines liaisons ce qui permet d'accéder plus rapidement :

- aux emplois du sud-ouest de Paris grâce au maillage avec le réseau Montparnasse difficilement accessible aujourd'hui,
- à Saint-Quentin en Yvelines grâce à la correspondance avec le RER C à St-Cyr,
- de rendre la liaison de Saint-Germain à Saint-Cyr compétitive par rapport à la voiture particulière.

Le gain de temps annuel monétarisé en 2019 devrait s'élever à 24,1 M€ (conditions économiques 2011).

#### **V. 7 - 2 -**

##### ***les gains liés au report modal***

Le tram-train favorisera également le report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs.

Les personnes utilisatrices de la voiture particulière bénéficieront de gains de temps liés à l'usage du tram-train.

Les automobilistes qui décideront d'utiliser les transports collectifs bénéficieront d'une économie dans leurs dépenses de déplacements : ils ne paieront uniquement qu'un titre de transport pour utiliser le tram-train, et n'auront plus de dépenses de carburant, frais d'entretien, de stationnement, de péage, etc.

La diminution du trafic routier permettra de réduire les coûts d'exploitation de la voirie (entretien, renouvellement, police de la circulation, etc.), une diminution du besoin en places de stationnement.

Elle induit une réduction des nuisances générées par la circulation automobile (pollution, bruit, émission de gaz à effet de serre), contribue à la préservation de l'environnement, réduit les risques d'accidents de la route et améliore la sécurité.

**Les gains liés au report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs devraient être valorisés à 2,4 millions d'euros pour la première année d'exploitation en 2019.**

#### **V. 7 - 3 - les gains non monétarisés**

Le projet de la Tangentielle Ouest aura ainsi un impact positif sur l'urbanisation et l'activité économique, tels que :

- l'accessibilité à des secteurs d'emplois tels que Paris, La Défense et Saint-Quentin-en-Yvelines et des équipements structurants,

- l'impact sur l'attractivité des communes,
- le développement des commerces et des services autour des pôles gares,
- l'amélioration des déplacements de manière bien plus large avec une fréquence améliorée sur l'ensemble de la journée.

La Tangentielle Ouest présentera des gains pour l'environnement qui ne peuvent être traduits dans la valorisation monétaire.

Les équipements qui seront installés devraient respecter l'environnement sonore. Le matériel roulant fonctionnera avec une traction électrique : la circulation des tram-train ne devrait pas dégrader l'environnement en termes de bruit et de pollution de l'air.

### ***V. 8 - Les dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme***

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet et/ou par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

Dans le cas du projet de Tangentielle Ouest, il a été décidé de ne pas créer d'emplacements réservés au profit du projet mais de **simple**ment rendre les règlements des zonages compatibles lorsque cela est nécessaire.

En application de l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme et de manière à prendre en compte les travaux et constructions nécessaires à la réalisation d'un projet, une mise en compatibilité des PLU des communes concernées par le projet s'avère indispensable.

C'est le cas des communes de Bailly, Saint Cyr l'Ecole, Saint Germain en Laye et Versailles traversées par la Tangentielle Ouest phase 1.

**La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme est approuvée par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise (article L.123.14-2).**

#### ***V. 8 - 1 - Commune de Bailly***

Le Plan Local d'Urbanisme de Bailly a été approuvé le 17 décembre 2012 suite à la révision de son Plan d'Occupation des Sols.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Bailly, il apparaît qu'il est nécessaire :

- de modifier les règlements de la zone A (article A1)
- de modifier le plan de zonage de la commune.

#### ***V. 8 - 2 - Commune de Saint-Cyr-l'Ecole***

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Cyr-l'Ecole a été approuvé le 29 juillet 2004, modifié le 21 septembre 2006, le 2 juillet 2007 et le 20 janvier 2010, et révisé le 21 février 2008. Il a également fait l'objet d'une révision simplifiée approuvée par le Conseil Municipal le 25 octobre 2012.

...

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Cyr-l'École, il apparaît qu'il est nécessaire de modifier le règlement :

- Zone UG (article UG 1)
- Zone UL (article UL 2)
- Zone A (article A 1)
- Zone N (article N 2)

### **V. 8 - 3 - Commune de Saint-Germain-en-Laye**

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye a été approuvé le 18/10/2005. La révision simplifiée n°1 approuvée le 11 avril 2013 est prise en considération dans le dossier.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye, il apparaît que certaines pièces nécessitent leur modification pour leur mise en compatibilité avec le projet de Tangentielle Ouest. Ainsi il convient de :

- modifier le tableau relatif aux superficies des Espaces Boisés Classés (page 260 du rapport de présentation actuellement en vigueur), (diminution de la surface des espaces boisés classés - 2 ha)
- modifier le règlement
  - zone UL (secteur Ulm), (article UL 2)
  - zone US (article US 2)
  - zone N (article N 2)
- déclasser sur le plan de zonage les espaces boisés classés au niveau des emprises nécessaires à la réalisation du projet le long des RN184, avenues Kennedy et des Loges, sur une superficie estimée à environ 22 000 m<sup>2</sup>.

### **V. 8 - 4 - Commune de Versailles**

Le Plan Local d'Urbanisme de Versailles a été approuvé le 08/09/2006.

Une révision partielle du PLU a été arrêté par le conseil municipal le 27 janvier 2011 et approuvée le 24 novembre 2011.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Versailles, il apparaît que certaines pièces nécessitent leur modification pour leur mise en compatibilité avec le projet de Tangentielle Ouest.

Ainsi il convient de :

- déclasser sur le plan de zonage les emprises nécessaires à la réalisation du projet au droit de la virgule de Saint-Cyr, sur une superficie estimée à environ 26 500 m<sup>2</sup>,
- modifier le plan de zonage de manière à ce que les emprises en zone NP soient intégrées au zonage UM,
- modifier dans la partie 2 du rapport de présentation, le tableau des évolutions géographiques indiquant les répercussions de l'emprise de 26 500 m<sup>2</sup> sur les surfaces en zone NP, UM et espaces boisés classés,
- de lever la servitude de type article L.123.2-a du code de l'urbanisme au droit des emprises du projet, sur une superficie d'environ 9,6 ha.

Sans commentaires de la Commission d'enquête.

./...

## **V. 9 - Compensation forestière et défrichement**

Le projet de tram-train nécessitera des emprises en forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, appartenant au domaine forestier privé de l'Etat et relevant du régime forestier.

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

Une demande d'autorisation de défrichement, après déclaration d'utilité publique, sera menée conformément aux articles L341-1 et suivants du code forestier.

La Maîtrise d'ouvrage s'est d'ores et déjà engagée, en liaison avec l'ONF et la DRIAAF, dans la recherche de terrains forestiers pour compenser le défrichement.

*Commentaire de la Commission d'enquête : dans sa réponse à la consultation des Services, la Direction régionale et interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt a indiqué que les emprises foncières nécessaires au projet seront aliénées à la valeur établie par les services fiscaux qui devra intégrer la valeur du fonds (terrain nu et peuplements), la valeur d'avenir des peuplements forestiers et les indemnités diverses (contraintes de gestion etc...) Les emprises directes devraient faire, vraisemblablement l'objet d'une compensation de 2 à 5 fois la surface acquise pour la Tangentielle Ouest. La Commission s'interroge sur le taux de compensation.*

*Cette compensation devra être effective, c'est une condition qui devra être respectée sauf à remettre en cause la faisabilité du projet soumis à enquête. Nous en ferons une réserve.*

## **V. 10 - Les périmètres divers**

Certaines parties du projet sont incluses dans des périmètres de protection des Monuments historiques. (Château de Versailles et Plaine de Versailles, continuité physique et visuelle de la perspective du château dans l'axe de l'allée royale, rétablissement la continuité de l'allée de Villepreux en prolongement de l'allée royale, mur de la ferme de Gally et jusqu'à la grille du château).

Une partie des aménagements prévus s'intègrent dans le périmètre classé de la Plaine de Versailles.

*Commentaires de la Commission d'enquête : le projet a été présenté devant la Commission nationale des monuments historiques le 12 avril 2012 qui a rendu un avis favorable avec quelques réserves notamment, que le projet soit plus affiné dans le secteur du passage à niveau n° 1 en terme d'insertion paysagère. Il devra faire également l'objet d'un passage devant la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites au stade des études d'avant projet.*

De nombreuses canalisations de transport de gaz naturel croisent la ligne de la grande ceinture, notamment en forêt de Saint-Germain, à Mareil-Marly, à Noisy-le-Roi et Bailly.

Quelques lignes de transport d'énergie électrique croisent la Grande Ceinture notamment en forêt de Saint-Germain.

Des servitudes relatives aux transmissions radioélectriques affectent les Communes concernées hormis Mareil-Marly et l'Etang-la-Ville.

D'autres servitudes relatives aux communications téléphoniques ou réseau de télécommunication sont positionnées le long des voies de circulation notamment RD 10 à Saint-Cyr, RD 284, RD 190 à Saint-Germain-en-Laye.

Des servitudes aéronautiques de dégagement d'aérodromes générées par l'aérodrome de Saint-Cyr affectent l'altimétrie des projets.

*Commentaires de la Commission d'enquête : ces servitudes ne sont pas contraignantes vis-à-vis des infrastructures ferroviaires.*

Une servitude résultant du Plan d'exposition aux risques naturels (PERn) est d'utilité publique sur la Commune de Saint-Cyr-l'Ecole.

Des sites archéologiques sont présents sur les Communes de Mareil-Marly et L'Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles.

Aucune carrière n'est actuellement exploitée au sein de la zone d'étude. Des cavités souterraines sont recensées à Saint-Germain-en-Laye.

Aucun captage d'alimentation en eau potable ni périmètre de protection de captage ne concerne l'aire d'étude.

Une protection sanitaire (zones immédiate, rapprochée et éloignée) de l'Agueduc de l'Avre qui croise le projet de TGO au niveau de la ferme de Gally, conformément au code la santé publique, doit être mentionnée.

*Commentaires de la Commission d'enquête : l'abaissement des voies ferrées devra tenir compte de la présence de cet ovoïde. Nous en ferons **une recommandation**.*

Les forêts domaniales de Saint-Germain-en-Laye et de Marly-le-Roi dont parties sont concernées dans l'aire d'étude, sur les Communes de Saint-Germain-en-Laye, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi sont identifiées en Zones naturelles d'intérêts faunistique et floristique (ZNIEFF) de Type 2. La forêt de Marly-le-roi abrite une ZNIEFF de type 1 aux abords de la gare de L'Etang-la-Ville.

Le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) de 1994 est toujours en vigueur mais le projet élaboré en 2008 et adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France développe une approche spatiale reliant l'urbanisme, le transport et l'environnement.

.I...

Plusieurs communes de l'aire d'étude sont concernées par les continuités écologiques définies par le projet de SDRIF de 2008, notamment :

- au Nord et au Sud de la forêt de Saint-Germain, la liaison sud permettant de relier la forêt de Marly à la forêt de Saint-Germain-en-Laye,
- au Sud du parc du château de Versailles, entre le Grand parc et les bois de Satory.

Aucun Espace naturel sensible, ni Périmètre régional d'intervention foncière, ni zones importantes pour la Conservation des oiseaux (ZICO) ne sont répertoriés dans l'aire d'étude.

Plusieurs parcs et jardins sont présents au Nord (parc du château de Saint-Germain-en-Laye) et au sud (parc du château de Versailles) de l'aire d'étude.

L'existence de zones potentiellement humides sont identifiées sur les Communes de L'Etang-la-Ville, Bailly, Saint Cyr-l'Ecole et Versailles.

*Commentaires de la Commission d'enquête : Hormis les servitudes nombreuses, concernant le patrimoine dans l'aire d'étude (sites inscrits et classés - monuments historiques et classés) peu de servitudes contraignantes sont répertoriées.*

## ***V . 11 - Bilan des avis émis au cours de l'enquête et des impacts de l'opération***

Comme nous l'avons vu au Chapitre II . 8, un nombre important de signataires ont donné un avis favorable sans restriction au projet de la Tangentielle Ouest présenté à l'enquête publique.

Un certain nombre relativement également important, d'autres signataires ont donné un avis favorable avec des remarques ou demandes complémentaires.

Par contre, sans s'opposer au projet, des personnes ont manifesté leur opposition au passage des trains de fret, de jour comme de nuit.

Impacts positifs : déplacements facilités et meilleur service pour les habitants, diminution de la circulation automobile, de la sécurité et de la pollution, tram-train moins bruyant du fait de la traction électrique, réutilisation des infrastructures existantes.

Impacts négatifs : nouvelles infrastructures dans l'environnement.

Commentaire de la commission d'enquête : Nous pouvons considérer le bilan de cette enquête comme positif.

\*  
\* \* \*

/...

## VI. COMMENTAIRE GENERAL SUR LE PROJET

Le dossier nous est apparu adapté, mais des résumés synthétiques dans certains domaines auraient facilité la lecture au grand public.

Le public a pu apprécier le projet dans tous les domaines et imaginer la situation quand il sera réalisé.

Le dossier soumis à la présente enquête publique répond aux objectifs que demande la réalisation d'une nouvelle infrastructure.

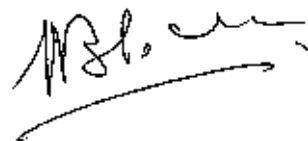
La Commission regrette, cependant, que la réalisation de la station supplémentaire "Allée royale de Villepreux" soit décalée dans le temps.

Quoique hors sujet de la présente enquête, il serait opportun que les Maîtres d'ouvrage confirment, dès à présent, les mesures nécessaires tant au point de vue organisation que financier, pour mener à bonne fin la phase 2 du TGO de manière à rassurer les populations et les élus. Elle recommande par ailleurs, que les demandes des Personnes publiques associées soient respectées.

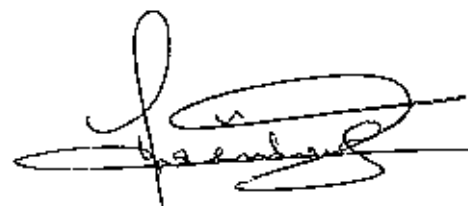
à Guyancourt le 30 août 2013  
la Commission d'enquête



Pierre Barber  
membre



Maurice Bloch  
président



Yves Maënhaut  
membre