

# Tangentielle Ouest

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

Pièce A

## Pièce A Notice explicative



Yvelines  
Conseil général





**SOMMAIRE GENERAL DE LA PIECE A**

<b>PIÈCE A : NOTICE EXPLICATIVE .....</b>	<b>4</b>
PRÉAMBULE.....	4
<b>PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUÊTE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES .....</b>	<b>6</b>
1. Objet et conditions de l'enquête .....	6
2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative.....	10
<b>PARTIE 2 : PRÉSENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX .....</b>	<b>36</b>
1. Aire d'étude .....	36
2. Présentation du périmètre d'étude.....	40
3. Les objectifs de l'opération .....	74
4. Les enjeux du projet.....	75
5. Etudes préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet .....	77
6. Présentation du projet retenu.....	113
7. Choix du mode.....	126
8. Service offert à l'horizon de la mise en service .....	127
9. Coûts d'investissement et d'exploitation .....	128
<b>PARTIE 3 : BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE .....</b>	<b>130</b>
1. Le cadre général de la concertation préalable et ses objectifs .....	130
2. Déroulement de la concertation .....	131
3. Bilan de la concertation .....	134
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>138</b>
1. Figures.....	138
2. Tableaux.....	140

## PIECE A : NOTICE EXPLICATIVE

### PREAMBULE

---

**Le présent dossier concerne l'enquête d'utilité publique relative au projet d'aménagement de la Tangentielle Ouest phase 2** entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville, sur les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, dans le département des Yvelines.

Cette phase 2 de la Tangentielle Ouest viendra compléter la phase 1 qui relie Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER en traversant les communes de Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Versailles et Saint-Cyr-l'Ecole. Une partie du tracé emprunté par la phase 1 est d'ores et déjà en exploitation : il s'agit de la section de la Grande Ceinture (GC) remise en exploitation en 2004 entre les stations de Saint-Germain GC et Noisy-le-Roi, dénommée Grande Ceinture Ouest (GCO).

Conformément à la législation en vigueur, lorsqu'un projet s'insère dans un programme, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.

La TGO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville fait partie d'un programme plus vaste. Elle constitue la phase 2 de la TGO, la phase 1 concernant le tronçon principal entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER.

L'étude d'impact, (Pièce F) du présent dossier, comporte dans sa partie 12 une présentation du programme et une appréciation de ses impacts.



## SOMMAIRE DE LA PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

<b>PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUÊTE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Objet et conditions de l'enquête</b> .....	<b>6</b>
1.1. Rappels réglementaires .....	6
1.2. Objet de l'enquête .....	7
1.3. Les acteurs du projet .....	8
1.3.1. Les porteurs du projet .....	8
1.3.1. Les financeurs .....	8
1.4. Présentation de l'opération soumise à enquête publique .....	9
<b>2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative</b> .....	<b>10</b>
2.1. Rappel historique de la Grande Ceinture et présentation de la ligne exploitée .....	10
2.1.1. Historique de la Grande Ceinture (GC) .....	10
2.1.2. La Grande Ceinture Ouest (GCO) .....	10
2.2. Rappel des études et décisions antérieurs .....	10
2.2.1. 1965 : Naissance du concept de tangentiels .....	10
2.2.2. 1994 - 1997 : Schéma directeur de la région Ile-de-France et Projet Lutèce .....	11
2.2.3. Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006 .....	11
2.2.4. 2001 - 2002 : Les études de la Tangentielle Ouest – Sud (TGOS) .....	11
2.2.5. 2003 - 2006 : GCO et Tangentielle, de nouvelles études .....	11
2.2.6. Le Contrat de Projets Etat/Région (CPER 2007-2013) .....	12
2.2.7. Contrat Particulier Région – Département (CPRD 2007-2013) .....	12
2.2.8. 2008 : Poursuite des études et nouvelle concertation L.300-2 .....	12
2.2.9. 2008-2011 : Approfondissement des études du projet TGO phase 2 .....	12
2.2.10. 2012 : Actualisation du DOCP phase 2 – Schéma de principe phase 1 .....	13
2.2.11. Avril-Mai 2013 : Concertation sur TGO phase 2 .....	13
2.2.12. Juin – Juillet 2013 : Enquête publique TGO phase 1 .....	13
2.2.13. Octobre 2013 : Approbation du bilan de la concertation TGO phase 2 .....	13
2.2.14. Décembre 2013 : Déclaration de Projet TGO Phase 1 / Schéma de Principe et Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) TGO phase 2 .....	13
2.3. Les principaux documents de planification .....	14
2.3.1. Les projets de Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) de 2008 et 2013 .....	14
2.3.2. De la Loi sur le Grand Paris (juin 2010) au Nouveau Grand Paris (mars 2013) .....	15
2.3.3. Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT) .....	17
2.3.4. Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) .....	18
2.3.5. Plan Local de Déplacement (PLD) .....	19
2.3.6. Etudes du prolongement de la TGO à Versailles Chantiers .....	19

2.4. Les grandes dates du projet .....	20
2.5. Calendrier prévisionnel .....	21
2.6. La procédure d'enquête publique .....	22
2.6.1. La procédure de cadrage préalable .....	22
2.6.2. L'avis de l'autorité environnementale de l'état sur l'étude d'impact .....	22
2.6.3. Procédure de mise en compatibilité .....	22
2.6.4. Déroulement de l'enquête .....	23
2.6.4.1. Information du public avant l'enquête .....	23
2.6.4.2. Pendant l'enquête .....	23
2.6.5. A l'issue de l'enquête publique .....	24
2.6.5.1. L'avis du commissaire enquêteur .....	24
2.6.5.2. La déclaration de projet .....	24
2.6.5.3. La déclaration d'utilité publique .....	24
2.7. Les procédures engagées simultanément .....	26
2.7.1. L'archéologie préventive .....	26
2.7.2. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) .....	26
2.8. Les procédures engagées à la suite de l'enquête publique .....	27
2.8.1. Les études d'avant - projet et de détails (projet) .....	27
2.8.2. Autorisation d'intervention sur des espèces protégées et leurs habitats .....	27
2.8.3. L'enquête parcellaire .....	27
2.8.4. Les acquisitions foncières .....	28
2.8.5. Au titre de la loi sur l'eau .....	28
2.8.6. Permis de construire / Permis de démolir .....	28
2.8.7. Procédure de défrichement .....	28
2.8.8. Procédures liées à la sécurité .....	28
2.8.9. Autres procédures .....	28
2.9. Textes de référence .....	30
2.9.1. Textes généraux .....	30
2.9.2. Textes relatifs à l'enquête publique .....	30
2.9.3. Textes relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique .....	30
2.9.4. Textes relatifs à la déclaration de projet .....	30
2.9.5. Textes relatifs aux études d'impact .....	30
2.9.6. Textes relatifs à la protection de l'eau .....	31
2.9.7. Textes relatifs à la protection des milieux naturels .....	31
2.9.1. Textes relatifs à la protection de l'air .....	31
2.9.2. Textes relatifs à la protection contre le bruit .....	32
2.9.3. Textes relatifs aux sites et paysages .....	32
2.9.4. Textes relatifs à l'évaluation socio-économiques des grands projets .....	32
2.9.5. Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	32
2.9.6. Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques .....	33
2.9.7. Textes relatifs à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport .....	33
2.9.8. Les textes spécifiques relatifs à l'organisation des transports en Ile-de-France .....	33

## PARTIE 1 : OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

### ➤ Expropriation

L'expropriation est une procédure qui permet dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, la dépossession définitive et totale du propriétaire.

### ➤ Procédure d'examen conjoint

Elle consiste en une réunion, devant être tenue avant l'enquête publique afin de présenter des dossiers de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme avec le projet aux différents services de l'état et collectivités pouvant être concernés par le projet afin de recueillir leurs remarques et avis. Le procès-verbal de cette réunion est joint au dossier d'enquête publique.

Ce chapitre a pour objet de rappeler les **modalités de l'enquête d'utilité publique**, ainsi que les principales **procédures administratives** à mettre en œuvre pour assurer l'information du public et recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

## 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

### 1.1. Rappels réglementaires

Dans la mesure où l'opération envisagée nécessite des **expropriations**, la **phase 2 du projet de liaison ferrée Tangentielle Ouest (TGO) entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville est soumise à enquête d'utilité publique** conformément à l'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Depuis l'entrée en vigueur de la loi Grenelle II et des décrets d'application du 29 décembre 2011, les enquêtes d'utilité publique sont régies par la combinaison du code de l'expropriation et du code de l'environnement, la Loi Grenelle II ne distinguant plus les enquêtes environnementales (sans expropriation) et les enquêtes d'utilité publique.**

S'agissant des enquêtes d'utilité publique, le code de l'expropriation renvoie, pour leur organisation matérielle, aux dispositions du code de l'environnement. L'enquête d'utilité publique est donc régie par la combinaison du code de l'environnement et du code de l'expropriation.

L'article L122-1 du code de l'environnement précise que : « *les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.* »

L'article R122-2 du code de l'environnement et son annexe précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas.

D'après cet article, **l'opération est soumise à étude d'impact.**

**Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation sont traités dans l'étude d'impact** (Pièce F du présent dossier) dont le contenu est codifié par l'article R122-5 du code de l'environnement.

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement, une enquête publique est requise conformément aux articles L123-2 et R123-1 du code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du code de l'environnement.

L'article L123-1 du code de l'environnement indique que l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

Conformément à l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), s'applique à la présente opération d'un projet d'infrastructure de transport dont le coût est supérieur à 83 084 714,39 euros. **L'opération se trouve également soumise** aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructures, notamment la **réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel**, présenté à la pièce I du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En application des articles L.123-16 et R.123 23 du code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet.

En effet, conformément à l'article L123-16 du code de l'urbanisme, « *la déclaration d'utilité publique [...], d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

- *L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*
- *L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 123-6, du conseil municipal.*

**La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.** »

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet de **dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête d'utilité publique** (Pièce I du présent dossier). Ils concernent les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Ils ont été produits en concertation avec les services de l'Etat (DDT) et les communes, ceci dans l'objectif de préparer la **réunion d'examen conjoint** organisée par le préfet dans le cadre de la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévue par l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme.

Conformément à la législation en vigueur, le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comporte les pièces suivantes :

- Pièce A : Notice explicative ;
- Pièce B : Plan de situation ;
- Pièce C : Plan général des travaux ;
- Pièce D : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses ;
- Pièce F : Etude d'impact (y compris évaluation des incidences Natura 2000) ;
- Pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire de réponse ;
- Pièce H : Evaluation socio-économique ;
- Pièce I : Dossiers de mise en compatibilité des PLU ;
- Pièce J : Annexes :
  - 1) Délibération du Conseil du STIF approuvant la concertation ;
  - 2) Bilan de la concertation préalable ;
  - 3) Délibération du Conseil du STIF approuvant le Schéma de Principe ;
  - 4) Courrier adressé à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;
  - 5) Courrier du Service Régional d'Archéologie (SRA) ;
  - 6) Etudes techniques ;
  - 7) Avis des services de l'Etat et note de réponse aux avis ;
  - 8) Compte rendu de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### L'enquête publique est requise :

- au titre de l'article **L11-1 du code de l'expropriation** pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des **acquisitions foncières** par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre des **articles L122-1 à L.123-2 et R.123-1 du code de l'environnement**, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre des **articles L123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme**, s'agissant d'une opération qui nécessite une **mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme** ;
- au titre des **articles L341-1 et suivants du code forestier** s'agissant d'une opération qui nécessite le **défrichement d'espaces boisés**.

## 1.2. Objet de l'enquête

La présente enquête publique a pour objet :

- **de déclarer d'utilité publique** l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville ;
- **la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme**, en application des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme ;
- **l'autorisation de défrichement** au titre des articles L341-1 et suivants du code forestier.

**Le but de l'enquête publique est de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique de l'opération.**

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

Par ailleurs **une enquête relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique sera également menée ultérieurement** (procédure "Loi sur l'Eau").



### 1.3. Les acteurs du projet

#### ➤ Contrat de Plan Etat-Région (CPER)

Le Contrat de Projet État-région (CPER) est un document par lequel l'État et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. D'une durée de sept ans, les Contrats de Projets État-région succèdent aux Contrats de Plan.

#### ➤ Contrat Particulier Région - Département (CPRD)

Le Contrat Particulier Région-Département est un outil de programmation financière, complémentaire du Contrat de Projets État-Région.

Ce partenariat entre la Région et un département permet de développer et de financer un programme d'actions adapté aux spécificités des territoires. Chaque contrat, en Ile-de-France, répond néanmoins à des objectifs communs : l'aménagement durable, le rayonnement de l'Ile-de-France et le développement de la solidarité.

#### 1.3.1. Les porteurs du projet

Trois entités différentes ont porté depuis 2008 les études relatives à la seconde phase de la Tangentielle Ouest jusqu'à l'élaboration du présent dossier : le STIF, RFF et SNCF.



Le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec Réseau Ferré de France et la SNCF de l'opération.

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, ...), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Il décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont il confie l'exploitation à des transporteurs. Le STIF, composé de la Région Ile-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Les co-maîtres d'ouvrage, RFF et SNCF, ont confié au STIF la maîtrise d'ouvrage unique des études jusqu'à l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique.

Le STIF sera maître d'ouvrage de la section urbaine située entre la future station Achères Chêne-Feuillu et le terminus à Achères-Ville. Il assurera en outre la coordination d'ensemble du projet.

RFF est propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National. Il a pour missions principales l'organisation de l'ensemble des circulations sur le réseau ainsi que la modernisation et le développement du réseau existant. En Ile-de-France, RFF doit veiller à la répartition de la capacité disponible sur le réseau entre les nombreuses circulations qui utilisent les voies : le trafic des RER et des trains de banlieue, mais aussi les trains grandes lignes et TER accédant aux gares parisiennes, les trains de fret desservant les activités économiques, les trains vides, les trains d'essais et de travaux.

RFF sera maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le Réseau Ferré National (RFN) entre Saint-Germain GC et Achères Chêne-Feuillu.



SNCF Transilien, une des activités de SNCF, transporte quotidiennement 2,7 millions de Franciliens et exploite le réseau ferroviaire de l'Ile-de-France. Il est l'exploitant actuel de la ligne de la Grande Ceinture Ouest.

La SNCF assurera la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée par application du décret 83-816 du 13 septembre 1983 précité, en particulier celles de la rénovation et de la modernisation des bâtiments-gare, ainsi que celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

La procédure de DUP sera portée conjointement par le STIF, RFF et la SNCF.

#### 1.3.1. Les financeurs

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



Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'Etat participe financièrement au développement des transports collectifs : il est co-financeur de l'opération TGO au travers le Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 qui prévoit « la réalisation d'études et premiers travaux de transport en commun », pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50M€ (valeur janvier 2006), partagée avec plusieurs opérations.

L'Etat a également signé le protocole du 19 juillet 2013 avec la Région Ile-de-France relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Achères, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017 pour la 1ère phase Saint-Cyr – Saint-Germain et à l'horizon 2020 pour la 2ème phase Saint-Cyr – Achères ».



Enjeu de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région Ile-de-France fait des transports une de ses priorités, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue. Afin d'accélérer le développement des transports au service des Franciliens, la Région a également lancé dès juin 2009 un Plan de mobilisation ambitieux. Son objectif : réaliser d'ici 2020 les projets indispensables au développement de l'Ile-de-France, notamment l'opération TGO. La Région est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD78).



Yvelines  
Conseil général

Le département des Yvelines est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région – Département 2007-2013. Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre.



## 1.4. Présentation de l'opération soumise à enquête publique

### ➤ LNP (Ligne Nouvelle Paris Normandie)

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire sur les axes Paris-Mantes-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il suppose notamment la réalisation de sections de ligne nouvelle permettant de décharger en partie le réseau actuel saturé (dont le groupe V en Ile-de-France), afin de développer d'autres dessertes (RER, trains régionaux, fret, ...). La vitesse élevée de la ligne nouvelle (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) permettra de diminuer sensiblement les temps de parcours. Au terme d'un important programme d'études, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé par Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités partenaires qui s'est tenu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 avec pour proposition notamment la création de cinq nouvelles gares : Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et Évreux. Plusieurs sites d'implantation ont été proposés pour chacune.

La commission particulière du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a publié officiellement le compte rendu et le bilan du débat public, le 21 mars 2012.

Lors de son Conseil d'Administration du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (dans sa partie concernant le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare et la ligne nouvelle de Paris à Mantes-la-Jolie) fait partie des projets prioritaires sélectionnés par la commission Mobilité 21 dans son rapport remis au Premier Ministre le 27 juin 2013.

Dans son allocution du 9 juillet 2013 le premier ministre a approuvé les conclusions de ce rapport et "se fixe comme référence son scénario numéro deux", qui prévoit 30 milliards d'euros d'investissement pour des opérations à engager avant 2030. Dans ce scénario, le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare – Mantes et celui de la gare de Rouen sont classés en premières priorités.

Le projet consiste à **prolonger la 1<sup>ère</sup> phase de la Tangentielle Ouest (TGO) depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville**. 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.

Le tracé du prolongement de la **Tangentielle Ouest** présente une longueur totale de **9,7 km** et desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne L).

Des mesures conservatoires sont prises pour créer **une troisième station : Achères Chêne-Feuillu** à l'horizon de la mise en service de la LNP (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy (« Groupe V »).

Le tracé se compose de deux séquences :

- **une première séquence « RFN »** insérée dans les emprises du Réseau Ferré National (RFN), et réutilisant les infrastructures existantes de la Grande Ceinture (non exploitées aujourd'hui) : entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu ;
- **une deuxième séquence**, dite « urbaine », Achères Chêne-Feuillu - Achères Ville, sur des voies nouvelles à créer de type tramway, dédiées à la liaison TGO.

Les **opérations majeures** du projet sont :

- **la création d'une plate-forme de type tramway, contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne L du réseau Transilien** entre la future station Achères Chêne-Feuillu et la gare Achères Ville RER **sur 2,6 km** ;
- **la rénovation et l'électrification des voies actuellement non exploitées** de la Grande Ceinture entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu **sur 7,1 km** ;
- **l'aménagement de stations de type tramway sur le Réseau Ferré National (RFN).**

Ainsi, les tram-trains du prolongement de la Tangentielle Ouest circuleront sur **une infrastructure de 9,7 km** avec une vitesse commerciale de 47 km/h entre Saint-Germain GC et Achères Ville, permettant de relier Saint-Germain GC à Achères Ville en un peu moins de **15 minutes**.

La pièce B du présent dossier présente le plan de situation du projet.

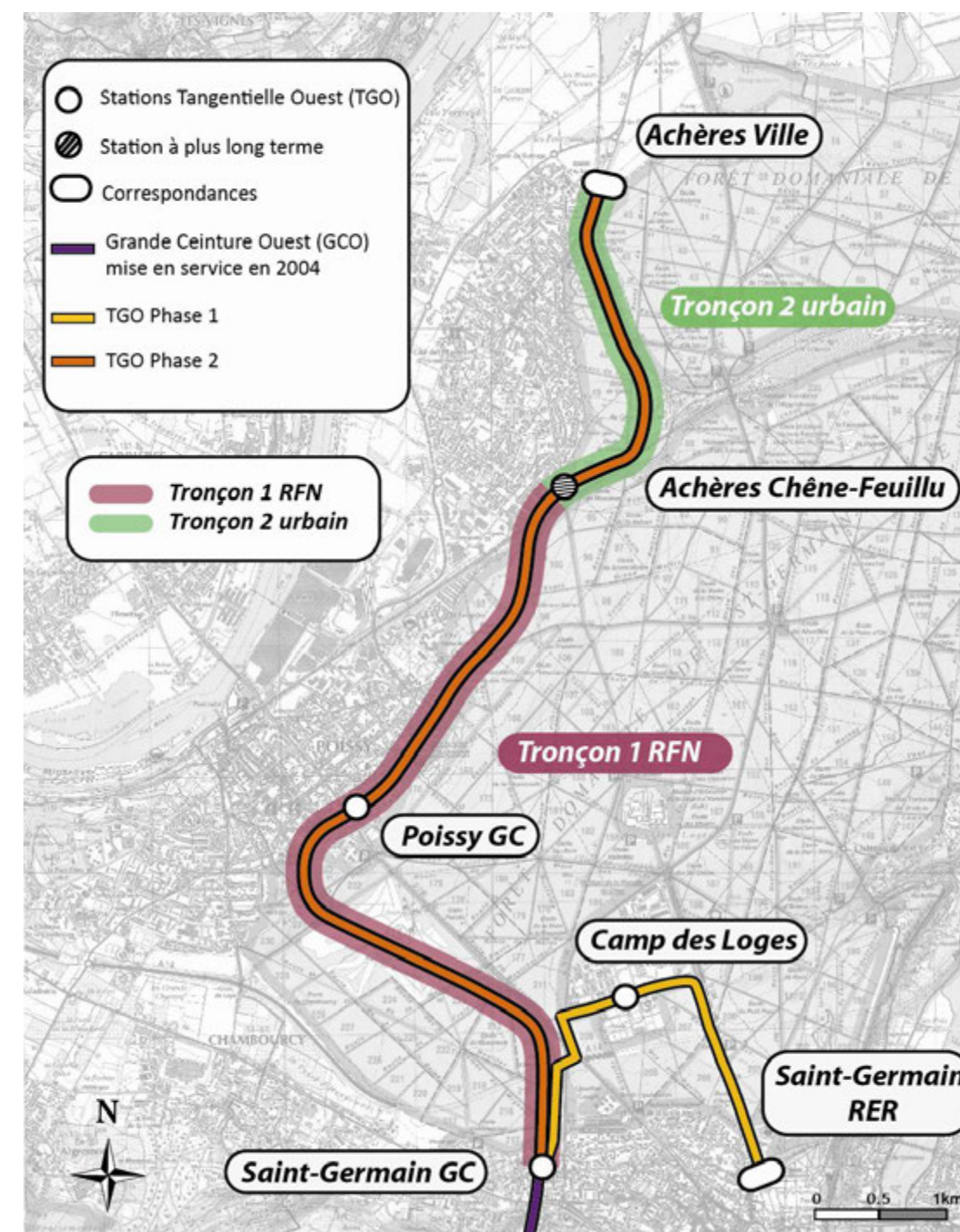


Figure 1 : Découpage par séquence de TGO phase 2 - Tronçon 1 RFN et Tronçon 2 urbain

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



## 2. INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE

Ce chapitre précise comment la présente enquête d'utilité publique s'insère dans les procédures administratives relatives à l'opération de Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville. Il distingue trois phases de procédure : avant, pendant, et après l'enquête publique.

Il rappelle en outre les études et décisions antérieures ayant abouti au présent projet.

### 2.1. Rappel historique de la Grande Ceinture et présentation de la ligne exploitée

#### 2.1.1. Historique de la Grande Ceinture (GC)

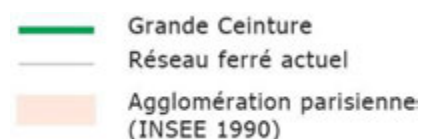
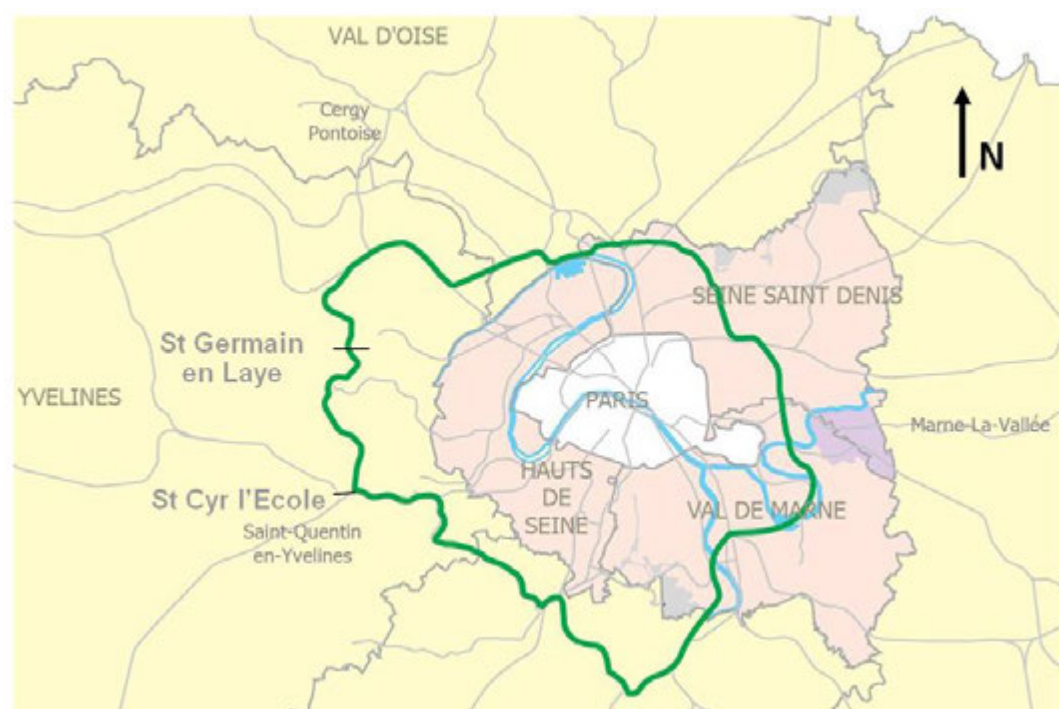


Figure 2 : Localisation de la Grande Ceinture



Source : SNCF IGP

La Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique. Sa construction fut décidée vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle pour assurer l'interconnexion des lignes radiales reliant la capitale à la province et soulager la ligne de Petite Ceinture créée précédemment.

Décidée en 1875, la Grande Ceinture ouvre en 1877 entre Noisy-le-Sec et Villeneuve-Saint-Georges. En 1882, le tronçon entre Noisy-le-Sec, Le Bourget et Achères est inauguré. En 1883, c'est au tour du tronçon entre Juvisy et Versailles. La gare de triage d'Achères est créée en 1882 par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

En 1886 est mis en service le tronçon entre Villeneuve-Saint-Georges et Massy-Palaiseau.

A l'Ouest de Paris, la ligne de la Grande Ceinture a été exploitée avec du trafic voyageur jusqu'en 1939 ; après cette date, elle est principalement vouée au trafic de marchandises jusqu'au début des années 90.

C'est à partir de cette date que le projet d'une réouverture de la ligne au trafic voyageur prend forme pour aboutir à un projet de ligne Saint-Lazare – Saint-Germain-en-Laye – Noisy-le-Roi présenté en enquête publique en 1993. Suite à

un recours devant le Conseil d'Etat, ce projet fut modifié et constitue aujourd'hui le tronçon exploité entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi. **Cette ligne a été mise en service le 12 décembre 2004 et est dénommée la Grande Ceinture Ouest.**

#### 2.1.2. La Grande Ceinture Ouest (GCO)

Longue de 9 km, la Grande Ceinture Ouest relie aujourd'hui Saint-Germain-en-Laye (gare de Grande Ceinture) à Noisy-le-Roi, en desservant cinq villes : Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi. La ligne passe sur le territoire de la commune de Saint-Nom-la-Bretèche tout en restant séparée de la zone urbanisée par la forêt.

Elle bénéficie d'une correspondance avec le réseau de bus urbains en rabattement vers le RER à Saint-Germain-en-Laye, depuis les gares du Bel-Air (ligne A) et de Grande Ceinture (lignes C et BC).

Elle permet également des correspondances avec la ligne ferroviaire de Saint-Nom-la-Bretèche – Paris Saint-Lazare (ligne L) desservant La Défense. Cependant son bassin de chalandise se révèle trop restreint et la fréquentation de la ligne reste très limitée. Elle est aujourd'hui fréquentée par environ 2 000 utilisateurs quotidiens.

**Son extension apparaît nécessaire pour donner à cette liaison une fonction réelle de tangentielle régionale, en augmentant le maillage de la liaison au réseau ferré régional (RER A au Nord et RER C au Sud, lignes Transilien L, U et N) et en élargissant la zone de chalandise de la ligne.**

La première phase de la Tangentielle Ouest consiste à prolonger la liaison au sud, de Noisy-le-Roi à Saint-Cyr-l'Ecole, et au nord de Saint-Germain Grande Ceinture à Saint-Germain RER. Cette première phase a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le STIF en avril 2012, et d'une enquête d'utilité publique du 13 juin au 12 juillet 2013 inclus.

**La seconde phase de la Tangentielle Ouest, objet du présent dossier d'enquête d'utilité publique, consiste à prolonger la liaison de Saint-Germain Grande Ceinture (GC) à Achères Ville.**

### 2.2. Rappel des études et décisions antérieures

#### 2.2.1. 1965 : Naissance du concept de tangentielles

En 1965, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la Région de Paris identifiait des axes préférentiels d'urbanisation et de transport qu'ils soient radiaux ou radioconcentriques.

Contrairement au renforcement de l'offre de transport des axes radiaux et à la création d'axes routiers tangentiels, les liaisons tangentielles ferroviaires mentionnées dans ce SDAU n'ont pas été concrétisées après cette inscription dans ce document de planification régionale.

### 2.2.2. 1994 - 1997 : Schéma directeur de la région Ile-de-France et Projet Lutèce

#### ➤ Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)

Ce document est le support du STIF pour la présentation de ses projets au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population.

#### ➤ Schéma de Principe (SDP)

Ensemble des études techniques réalisé suite à la concertation. Le Schéma de Principe sert de support à l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique.

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 préconise la réalisation des rocadés tangentiels s'appuyant sur les lignes ferroviaires.

Parmi l'ensemble des rocadés préconisés par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture ont été identifiées comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements.

Cette convergence historique du positionnement de la Grande Ceinture et de l'évolution de l'urbanisation francilienne constitue donc une opportunité pour résoudre la problématique des déplacements de rocade et contribuer au maillage du réseau de transport en commun.

A l'issue de la parution du SDRIF, une étude plus large, menée jusqu'en septembre 1997 par l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France), a repris toutes les liaisons tangentiels autour de l'agglomération parisienne. Ce réseau de rocade, dénommé LUTECE (Liaison à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure), était à l'origine constitué des quatre liaisons :

- Tangentielle Nord : Sartrouville - Noisy-le-Sec et Pontoise – Roissy ;
- **Tangentielle Ouest : Cergy – Massy ;**
- Tangentielle Sud : Saint-Quentin-en-Yvelines – Sénart – Melun ;
- Tangentielle Est : Roissy – Torcy – (Sénart).

En conclusion de son étude, l'IAURIF préconisait parmi les scénarios étudiés pour les Tangentiels Ouest et Sud de retenir **le scénario proposant la fusion des Tangentiels Ouest et Sud.**

### 2.2.3. Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006

À partir de juin 1998, le projet a évolué, pour tenir compte des impératifs techniques et économiques, ainsi que des besoins des voyageurs, dans le cadre des travaux et études effectuées pour la préparation du XII<sup>ème</sup> plan État - Région Ile-de-France.

Le Contrat de Plan Etat - Région 2000 - 2006 a retenu deux lignes de projet :

- **la Tangentielle Ouest : liaison Achères Ville - Versailles-Chantiers inclus, pour un montant de 76,2 M€ ;**
- la Tangentielle Sud : la liaison Versailles-Chantiers - Corbeil pour un montant de 304,9 M€.

### 2.2.4. 2001 - 2002 : Les études de la Tangentielle Ouest – Sud (TGOS)

A l'été 2001, les travaux du tronçon de la Grande Ceinture Ouest (GCO) démarrent (pose des voies).

Compte tenu notamment de l'impossibilité de créer à Versailles-Chantiers un terminus pour les deux liaisons tangentiels, le STIF a par ailleurs demandé d'étudier l'exploitation de la liaison ouest - sud dans son ensemble.

Une première série d'études techniques a donc été réalisée en 2001 / 2002 sur une ligne en un seul tenant reliant Achères et Melun via Corbeil-Essonnes, fusionnant les liaisons tangentiels Ouest et Sud et permettant d'éviter les problèmes d'insertion d'un double terminus à Versailles Chantiers. Elle a donné lieu à une concertation préalable menée par les maîtres d'ouvrage, RFF et SNCF, du 27 avril au 14 juin 2001, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

En janvier 2002, suite aux résultats de la concertation, le STIF a demandé aux maîtres d'ouvrage l'élaboration d'un **Schéma de Principe de la tangentielle Achères - Melun.**

A l'automne 2002, un rapport d'étape du Schéma de Principe présenté au STIF par RFF et la SNCF a fait apparaître que peu de voyageurs présents dans le train traversent la gare de Versailles-Chantiers et que l'exploitation de la ligne en un seul tenant n'était pas une solution pertinente.

En décembre 2002, au vu de ces résultats, après consultation du conseil d'administration du STIF, il a été décidé de revenir à des projets distincts, avec pour chacun, un mode de transport et un phasage mieux adaptés aux besoins et aux contraintes. **TGOS se dédouble en TGO (Tangentielle Ouest) et TTME (Tram Train Massy-Evry).**

### 2.2.5. 2003 - 2006 : GCO et Tangentielle, de nouvelles études

Début 2003, de nouvelles études ont été lancées sur le projet de liaison Tangentielle Ouest, prenant en compte la mise en service, en décembre 2004, de la ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO) reliant Saint-Germain GC à Noisy-le-Roi.

En mai 2005, les résultats de ces études ont permis la sélection d'une solution par la commission de suivi du projet, la description de cette solution faisant l'objet d'un **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) qui couvre le parcours Saint-Cyr RER à Achères Ville avec une branche de Saint-Germain GC à Saint-Germain RER (phases 1 et 2). Ce DOCP a été approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006.**

La concertation a été menée en 2008 et 2009 sur la partie Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER (phase 1).



### 2.2.6. Le Contrat de Projets Etat/Région (CPER 2007-2013)

Le Contrat de Projets Etat - Région 2007 - 2013 prévoit la réalisation des "études et premiers travaux de transport en commun" pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50 M€ partagée avec plusieurs autres opérations.

Le financement de l'Etat et de la Région Île-de-France a été confirmé le 19 juillet 2013 lors de la signature du protocole Etat / Région portant sur le programme du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Achères, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017 pour la 1ère phase Saint-Cyr – Saint-Germain et à l'horizon 2020 pour la 2ème phase Saint-Cyr – Achères ».

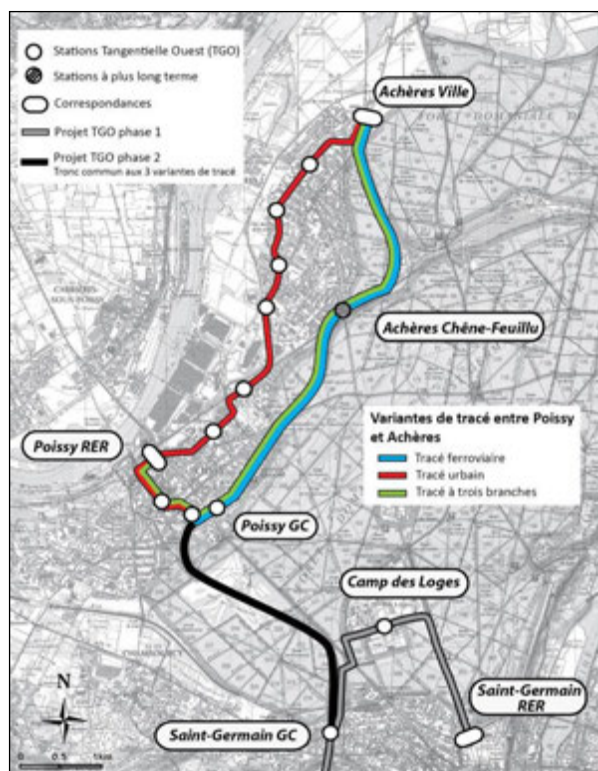


Figure 3 : Scenarii étudiés de 2008-2011

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

NOTA : Les noms des stations sont donnés à titre provisoire ; les noms définitifs seront déterminés dans la suite des études, en concertation avec les collectivités.

### 2.2.7. Contrat Particulier Région – Département (CPRD 2007-2013)

Dans le cadre du Contrat de Projets Etat - Région 2007 - 2013, la Région Ile-de-France et le Conseil général des Yvelines ont souhaité poursuivre l'effort engagé pour soutenir un développement durable et solidaire du territoire francilien, à travers une programmation financière claire et lisible pour la période 2007 - 2013.

Le **Contrat Particulier Région - Département (CPRD) 2007- 2013**, approuvé le 17 avril 2008, porte sur un engagement global de 200 M€ avec une répartition des financements entre la Région et le Département des Yvelines fixée à parité 50% - 50%.

Le contrat consacre ainsi un effort exceptionnel sur les déplacements en finançant **une opération de transports en commun majeure au développement du territoire des Yvelines et de l'Île-de-France (la Tangentielle Ouest) de type tram-train entre Achères et Saint-Cyr-l'École devant comporter le traitement d'une correspondance de qualité avec le réseau Saint-Lazare Groupe V au niveau de Achères Chêne-Feuille.**

La révision du CPRD 2007-2013 en 2012 prévoit un recalage de l'enveloppe prévue sur cette opération, prenant en compte la réalité des montants susceptibles d'être engagés sur la période du contrat (études et premiers travaux).

### 2.2.8. 2008 : Poursuite des études et nouvelle concertation L.300-2

Début 2008, des études techniques complémentaires ont été lancées sur la liaison Tangentielle Ouest et ont abouti au projet présenté dans le schéma de principe de la phase 1 (Saint-Cyr RER – Saint-Germain RER) et dans le schéma de principe de la phase 2 (Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville), support du présent dossier d'enquête d'utilité publique.

Une concertation sur la base du projet global (DOCP initial de juillet 2006 complété par les études techniques complémentaires de 2008) a été organisée par le STIF, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, du 15 septembre au 11 octobre 2008, sur le tracé de la phase 1 de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER.

Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009.

### 2.2.9. 2008-2011 : Approfondissement des études du projet TGO phase 2

Des études ont été menées sous l'égide du STIF de 2008 à 2010. Elles ont notamment porté sur la faisabilité d'une correspondance avec le réseau Saint-Lazare (Groupe V) selon divers scénarii :

- En tracé ferroviaire : une nouvelle station de correspondance est positionnée au niveau du franchissement du réseau Saint-Lazare (Groupe V) par la TGO, au lieu-dit Chêne-Feuille à Achères. Cette solution permet à la TGO de rester sur les emprises du Réseau Ferré National (RFN) sur l'ensemble du parcours. En 2009, une étude de RFF a démontré que, pour des raisons d'exploitation, cette correspondance n'était réalisable qu'à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). En déchargeant le réseau Saint-Lazare Groupe V, la LNPN rendrait possible la création d'un nouvel arrêt à Achères Chêne-Feuille.
- En tracé urbain : TGO se débranche du RFN au Sud de Poissy, puis traverse les communes de Poissy et d'Achères en mode tramway. Cette solution a pour avantage de desservir au plus près des bassins denses de population et d'emploi et de permettre une correspondance à Poissy RER. Cette solution pose cependant des problèmes d'insertion sur la voirie, dans un contexte de forte congestion des axes routiers.
- En trident : dans cette solution, la ligne se divise en deux nouvelles branches au niveau de Poissy. Une première branche reste sur le RFN et dessert Poissy Grande Ceinture et Achères Ville et une seconde branche dessert Poissy RER. Cette solution n'a cependant pas été jugée pertinente du point de vue de l'exploitation.

En février 2011, le principe d'une ligne sur les emprises ferroviaires existantes du RFN a été présenté en Commission de Suivi (COSU) et acté par le STIF et les financeurs. Il est prévu en outre de prendre des mesures conservatoires pour la réalisation d'une station à Achères Chêne-Feuille à l'horizon de réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

### **2.2.10. 2012 : Actualisation du DOCP phase 2 – Schéma de principe phase 1**

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur les deux premières phases de la Tangentielle Ouest devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER (phase 1) et Achères Ville (phase 2).

La concertation s'est déroulée uniquement sur la première phase du projet TGO du 15 septembre 2008 au 11 octobre 2008, dans les neuf communes traversées par le projet. Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009.

Le Schéma de Principe de la Tangentielle Ouest phase 1 a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 avril 2012.

Le DOCP a fait l'objet d'une actualisation pour la phase 2 (entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville) avec pour objet d'être le support de la présentation au public pour la phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville dans le cadre de la concertation qui s'est tenue au printemps 2013.

Il tient compte notamment :

- du Schéma de Principe de la phase 1 entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER, approuvé par le Conseil d'Administration du STIF du 11 avril 2012 ;
- des évolutions démographiques et urbaines intervenues entre 2006 et 2012 et des projets d'aménagement prévus au cours des 10-15 prochaines années dans les communes traversées par le projet ;
- des grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase de la TGO tels que le projet EOLE, la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), l'autoroute A104, le projet du grand port d'Achères, le projet de refonte de la station d'épuration Usine Seine Aval dans les Yvelines, etc. ;
- du développement universitaire sur les sites de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye (projet IEP) et Cergy-Pontoise ;
- des évolutions du trafic routier sur les principaux axes du secteur et des études de fréquentation des réseaux de transport collectif (comptages, enquêtes O/D, ...).

Le DOCP actualisé de la Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande-Ceinture – Achères Ville a été approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012.

### **2.2.11. Avril-Mai 2013 : Concertation sur TGO phase 2**

La concertation sur la deuxième phase du projet TGO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville s'est déroulée du 15 avril 2013 au 17 mai 2013, dans les trois communes traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Une réunion publique a été organisée dans chacune des trois communes.

### **2.2.12. Juin – Juillet 2013 : Enquête publique TGO phase 1**

L'enquête publique sur la première phase du projet TGO entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête. Sur cette base, la Déclaration de Projet de TGO Phase 1 est soumise à l'approbation du Conseil d'Administration du STIF du 11 décembre 2013.

### **2.2.13. Octobre 2013 : Approbation du bilan de la concertation TGO phase 2**

Le bilan de la concertation sur la deuxième phase du projet TGO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville figure en annexe. Il a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 octobre 2013.

### **2.2.14. Décembre 2013 : Déclaration de Projet TGO Phase 1 / Schéma de Principe et Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) TGO phase 2**

Le Schéma de Principe et le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la phase 2 sont soumis à l'approbation du Conseil d'administration du STIF du 11 décembre 2013 parallèlement à la Déclaration de Projet de TGO Phase 1.

## 2.3. Les principaux documents de planification

### 2.3.1. Les projets de Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) de 2008 et 2013

#### a) Du projet de SDRIF adopté en 2008 au nouveau SDRIF adopté le 18 octobre 2013 : la poursuite d'une même vision régionale de l'aménagement francilien.

L'actuelle révision du SDRIF s'inscrit dans un contexte institutionnel marqué par plusieurs évolutions législatives. La décentralisation de la planification francilienne, impulsée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995, a donné la compétence à la Région pour réviser le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), en association avec l'Etat. Ce document, à la fois projet politique d'aménagement du territoire régional et document d'urbanisme opposable aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), et en leur absence aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou documents en tenant lieu constitue, depuis lors, le cadre de cohérence des politiques publiques régionales.

Le premier projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 n'a pas pu entrer en vigueur, faute d'avoir été définitivement approuvé par décret en Conseil d'Etat, eu égard aux changements importants « de circonstances de droit et de fait » nécessitant alors de faire évoluer le document. Par conséquent, en l'absence de décret d'approbation, la procédure de révision se poursuit et a été relancée par le décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

La loi du 15 juin 2011 permettant aux collectivités élaborant ou révisant leurs documents d'urbanisme de faire une application dérogatoire du projet de SDRIF de 2008 au plus tard jusqu'au 31 décembre 2013, la Région et l'Etat sont convenus de faire aboutir la nouvelle phase de révision du SDRIF dans ces délais. Dans cette optique, après avoir été arrêté le 25 octobre 2012, puis soumis à enquête publique ainsi qu'à l'avis des personnes publiques associées, **le nouveau SDRIF a été adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013, puis transmis à l'Etat pour son approbation définitive.**

Baptisé « **Ile-de-France 2030** », ce projet s'inspire largement du socle adopté en 2008. Il définit toujours **3 grands défis** :

- agir pour une Ile de France plus solidaire ;
- anticiper les mutations environnementales ;
- conforter l'attractivité de l'Ile de France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

...auxquels il apporte une réponse concrète à travers un modèle de développement durable bâti sur des principes forts d'aménagement (densité, intensité, mixité, polycentrisme, résilience, subsidiarité,...) et **trois grands piliers** qui viennent structurer l'ensemble du projet spatial régional :

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

La traduction de cette stratégie s'effectue selon deux approches fondamentales et complémentaires traduisant deux échelles – la proximité et le système régional – par la fixation d'objectifs forts pour :

- **Améliorer la vie quotidienne des Franciliens** :
  - en construisant 70 000 logements par an ;
  - en créant 28 000 emplois par an ;
  - en garantissant un accès pour tous aux équipements et services publics ;
  - en favorisant les transports collectifs ;
  - en améliorant l'espace urbain et son environnement naturel.
- **Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France à travers** :
  - la refonte du dynamisme économique francilien ;
  - le portage et la valorisation des équipements et d'un système de transports attractifs ;
  - la gestion durable de l'écosystème naturel visant le renforcement de la robustesse du territoire régional ;
  - Le SDRIF propose également une géographie stratégique renouvelée identifiant les grands territoires d'intérêt métropolitain qui connaissent des enjeux d'aménagement et de développement spécifiques et sur lesquels réside un intérêt particulier de cohérence de l'action tant locale que régionale.



**b) La confirmation de l'intégration de la Tangentielle Ouest dans la stratégie de planification régionale**

L'objectif du projet de SDRIF de « concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile » se décline sous la forme de quatre grands enjeux :

- **renouveler le modèle de transport** en renforçant massivement le réseau de transport en commun et en généralisant les modes alternatifs à la voiture et en favorisant un partage plus équilibré de la voirie ;
- **fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains** en optimisant la gestion des trafics et en développant l'offre de réseaux de surface ;
- **structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture** individuelle en renforçant l'offre de modes alternatifs au sein des bassins de vie et en développant des polarités organisées en véritables lieux d'intermodalités ;
- **promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité.**

**Concernant plus précisément la Tangentielle Ouest**, le nouveau SDRIF adopté le 18 octobre 2013 précise que le réseau de transport ferré régional devrait être complété par la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, afin de faciliter les déplacements de rocade pour l'ensemble du territoire francilien. La Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr y est citée comme une opération dont la réalisation a commencé, venant ainsi compléter la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train (Tangentielle nord, tram-train Massy-Evry, etc.)

La réalisation de la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Saint-Germain en Laye (phase 1) et **son prolongement à Achères (phase 2) sont ainsi inscrits au plan de mobilisation, regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020.**

Les prolongements de la Tangentielle Ouest à Cergy et à Versailles sont quant à eux inscrits à l'horizon 2030.

A noter que le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France est désormais regroupé avec le projet de réseau de métro du Grand Paris Express sous la dénomination de « Nouveau Grand Paris » (cf. paragraphe ci-après).

Le projet de Tangentielle Ouest fait ainsi partie d'un des éléments structurants du projet de SDRIF, au service du projet spatial régional de développement de l'ouest de l'Île-de-France. En améliorant la desserte des territoires de l'ouest parisien, il renforcera le maillage et les connexions possibles avec les axes de transports collectifs et contribuera à désenclaver des zones peu desservies. Le projet participera également à la densification urbaine et à la mixité des fonctions autour de l'axe et rend ainsi crédible la construction de logements prévue sur ce territoire. En desservant des pôles économiques majeurs du département (Versailles, Saint-Germain-en-Laye), il favorise le dynamisme économique de ce territoire.

**Le projet de Tangentielle Ouest (phases 1 et 2) est inscrit dans ce document de planification.**

### 2.3.2. De la Loi sur le Grand Paris (juin 2010) au Nouveau Grand Paris (mars 2013)

La loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la Région Ile-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales.

Le projet du Grand Paris vise à renforcer la Région Capitale dans son rôle de ville-monde, moteur de la croissance nationale, compétitive au niveau international et attractive pour ses résidents, présents et futurs. Pour conjuguer attractivité économique et qualité de vie, le président de la République et le gouvernement ont mis le développement des territoires au cœur du projet. Celui-ci s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État, en association avec la région Île-de-France et les collectivités de la Région Ile-de-France.

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

Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont désormais les deux faces d'un seul et même projet : le « Nouveau Grand Paris ».

Le Nouveau Grand Paris regroupe ainsi les projets visant à :

- améliorer à court terme le service offert aux voyageurs ;
  - Améliorer l'information voyageurs ;
  - Renforcer la robustesse d'exploitation du réseau.
- moderniser et étendre le réseau existant.

Il comporte également la liaison directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle (CDG-Express), ainsi que le Grand Paris Express pour lequel quatre nouvelles lignes nouvelles de métro sont programmées dans le cadre du Nouveau Grand Paris :

- une ligne 15 reliant Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, et Rosny-Bois-Perrier ;
- une ligne 16 allant de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ;
- une ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget ;
- et une ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay via Massy-Palaiseau, et qui sera prolongée à Versailles.

Baptisé Grand Paris Express, ce vaste chantier se traduit également par des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 desservira à terme Saint-Denis-Pleyel et Orly tandis que la ligne 11 serait prolongée jusqu'à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier (en substitution de la branche Rosny-Bois-Perrier - Noisy-le-Champ de la ligne orange).

En parallèle, l'amélioration des transports du quotidien est menée à bien.

Parmi les chantiers prévus, on trouve la modernisation des RER B, C et D (2013), la mise en service du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse (2014), la rénovation de la station Châtelet (2016), la prolongation de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (2017) et la construction d'une nouvelle branche du tramway T4 Clichy-Montfermeil (2017).

**Le projet de TGO fait partie intégrante du réseau de transport du Nouveau Grand Paris.**

Le projet du Grand Paris Express sera phasé. Les investissements des opérateurs publics pour améliorer la fiabilité d'exploitation, le plan de mobilisation et le Grand Paris Express seront mis en œuvre de manière concomitante. Les lignes seront lancées en parallèle, et se compléteront au fur et à mesure, en commençant par le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne 15, la ligne 14 vers le nord, les tronçons Noisy-Champs – Le Bourget de la ligne 16, Massy – plateau de Saclay de la ligne 17.

En 2030, le Grand Paris Express achevé représentera 205 km de lignes et 72 gares nouvelles. Il sera réalisé conjointement par la Société du Grand Paris (SGP) et le STIF.

**Les projets de Tangentielle Ouest phases 1 et 2 figurent dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opérations à réaliser d'ici 2017 (phase 1) et avant 2020 (phase 2).**

**Le projet de Tangentielle Ouest est donc compatible avec la loi sur le Grand Paris et le Nouveau Grand Paris.**

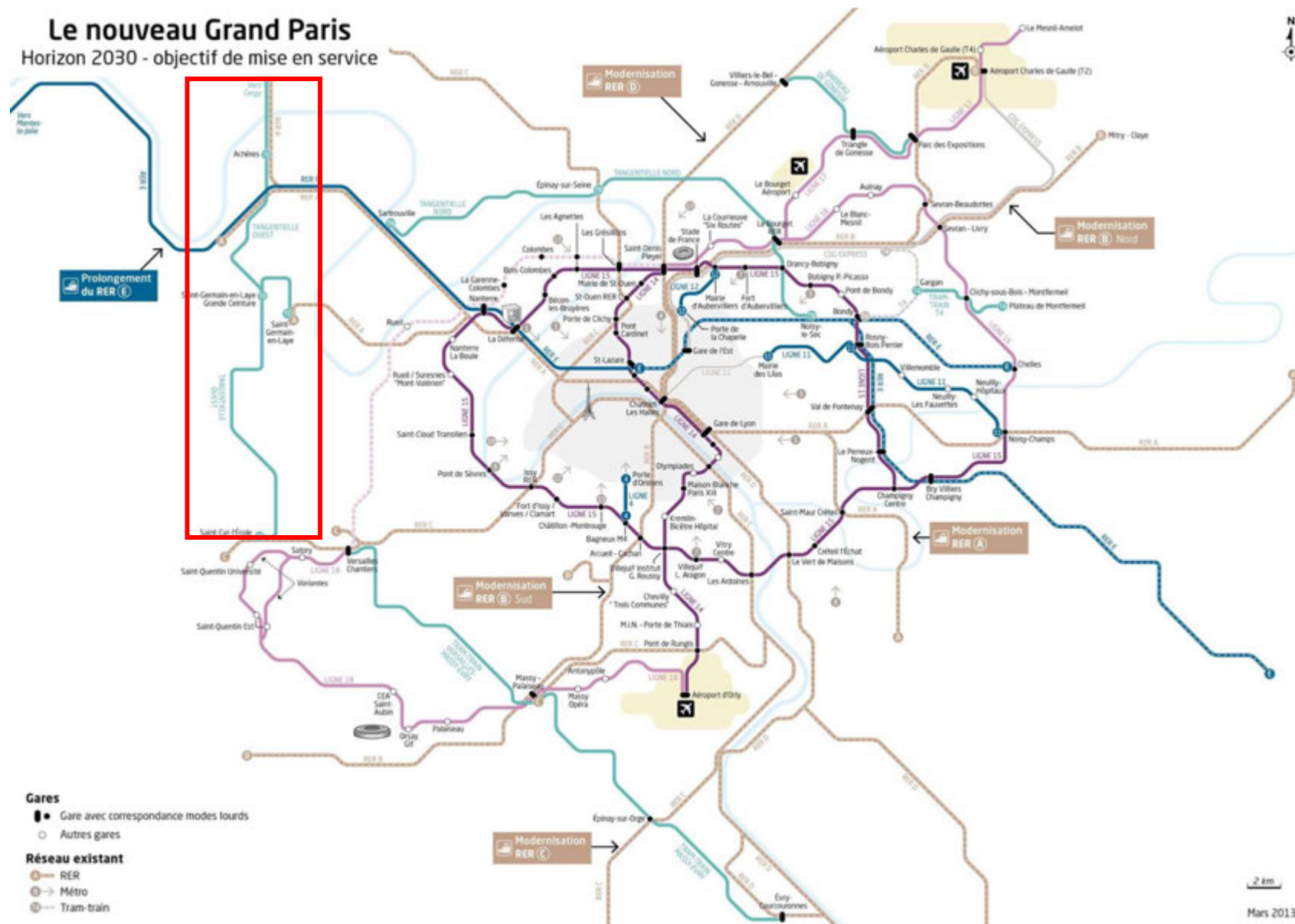


Figure 4 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030

Source: [www.gouvernement.fr](http://www.gouvernement.fr)



### 2.3.3. Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT)

Un Contrat de Développement Territorial (CDT) est défini conjointement entre le représentant de l'État d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part.

Selon l'article 21 de la loi relative au Grand Paris, les Contrats de Développement Territoriaux définissent "les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles". La définition de ces objectifs, et le projet urbain qui sera lié, peuvent s'appuyer sur les réflexions de l'Atelier International du Grand Paris ainsi que sur l'avis qu'il émettra.

Par ailleurs, les Contrats de Développement Territoriaux participent à la réalisation de l'objectif de construction annuel de 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France.

L'élaboration de vingt CDT a été engagée, avec plus de 130 collectivités impliquées.

Treize territoires ont signé des accords-cadres (documents fixant les grandes orientations des futurs contrats) et neuf territoires ont validé leur CDT, avant de le soumettre à enquête publique. Cinq CDT supplémentaires devraient être validés d'ici fin d'année 2013.

**Les communes de Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye concernées par le projet de TGO phase 2 sont directement concernées par le CDT Confluence Seine Oise, dont l'accord cadre a été signé le 24 juin 2013.**

Ce CDT Confluence Seine-Oise impliquant les communautés d'agglomération de Cergy Pontoise, des Deux Rives de Seine et les communes d'Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, vise à affirmer la dimension fluviomaritime du Grand Paris. Il doit conforter la Confluence Seine-Oise comme pôle stratégique de l'Axe Seine (ouverture de la Seine à l'Europe du Nord via le canal Seine-Nord, port Seine Métropole) en s'appuyant notamment sur son potentiel économique et universitaire.

L'enjeu économique majeur consiste à faire de la Confluence un territoire de référence en logistique innovante.

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



Figure 5 : Communes et EPCI concernés par le CDT Confluence Seine Oise

Source: Accord-cadre préalable à la conclusion du Contrat de Développement Territorial Confluence, juin 2013

De plus, il est stipulé que : « le lancement opérationnel de la section Saint-Germain-en-Laye Grande ceinture / Achères-ville de la Tangentielle Ouest (TGO), sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) adopté par le STIF le 13 décembre 2012 et dans la continuité temporelle de la section Saint-Cyr RER C - Saint-Germain-en-Laye RER A, constitue une priorité absolue ».

Enfin, la nécessité de la création de la Tangentielle Ouest est réaffirmée afin de desservir les futures zones d'activité économique du Bel Air et du quartier Pereire à Saint-Germain-en-Laye.

**Le projet de phase 2 de la Tangentielle Ouest est mentionné dans les principaux projets de transports du projet de CDT comme un élément indispensable du développement du territoire Confluence.**

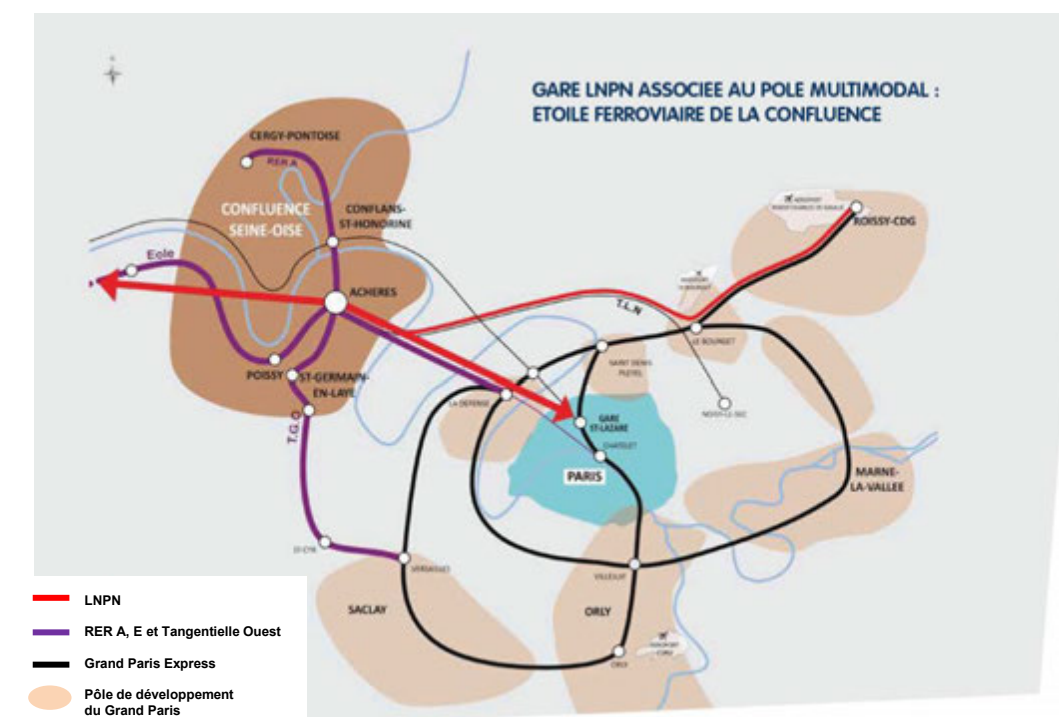


Figure 6 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris

Source: Accord-cadre préalable à la conclusion du Contrat de Développement Territorial Confluence, juin 2013

### 2.3.4. Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

#### ➤ Plan de Déplacement Urbain

*Les plans de déplacements urbains déterminent les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains et visent notamment à assurer un équilibre durable en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.*

#### Le plan de déplacements urbains en Ile-de-France, un document au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport :

Au moment de la réalisation de l'étude d'impact, le PDUIF en vigueur est celui de 2000, élaboré par l'Etat. Il est actuellement en cours de révision.

Le chapitre IV du titre 1<sup>er</sup> (la coordination des autorités publiques) du livre II (les principes directeurs de l'organisation des transports du Code des transports fixe le contenu et le mode d'élaboration du PDUIF. Le STIF est responsable de l'évaluation du PDUIF, décide de sa mise en révision et élabore un nouveau PDUIF pour le compte des collectivités qui le constituent. Le STIF a ainsi proposé en février 2011 un nouveau projet de PDUIF. Le Conseil régional a arrêté le projet de PDUIF en février 2012. Ce projet a été soumis pour avis aux collectivités ayant compétence en matière de transport, puis soumis à enquête publique. Après recueil de l'avis des autorités compétentes de l'État, le Conseil régional approuvera le nouveau PDUIF en début d'année 2014.

Le plan de déplacements urbains en Ile-de-France (PDUIF) est donc un document majeur de la planification des politiques d'aménagement et de transport. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du Schéma directeur de la région Île-de-France.

#### Objectifs et stratégie d'action du projet de PDUIF :

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la région.

Pour fixer les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité, le PDUIF s'appuie sur les objectifs environnementaux fixés par la réglementation en vigueur en 2010 :

- une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020;
- le respect des objectifs de qualité de l'air pour les polluants émis par les transports

Dans ces conditions, le PDUIF vise donc à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs – marche et vélo – et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

On vise ainsi globalement, dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % d'ici à 2020 sous l'effet du développement urbain :

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

Cette évolution correspond à un changement important des parts des différents modes par rapport à aujourd'hui :

- - 3,5 points pour la voiture
- + 2,5 points pour les transports collectifs
- + 1 point pour la marche et le vélo

#### La stratégie d'actions du PDUIF se décline en 34 actions regroupées au sein de neuf défis.

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo ;
- **Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;**
- Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement ;
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau ;
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Face à l'immensité des besoins, le PDUIF propose une stratégie d'action pragmatique et réaliste, la seule possible et soutenable notamment par les collectivités franciliennes. Les actions proposées sont pour beaucoup déjà mises en œuvre en certains endroits de la région, mais c'est leur généralisation qu'il faut viser.

#### Rendre les transports collectifs plus attractifs :

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, en particulier dans l'agglomération centrale, là où la densité permet une massification des flux.

Ils sont en effet plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.

Les transports collectifs répondent à des besoins de déplacement très différents : déplacements de proximité avec le bus et le tramway, mais aussi déplacements de plus longue distance, en particulier pour les trajets domicile-travail pour lesquels ils constituent la seule alternative possible à la voiture.

Le développement des transports collectifs se trouve donc au cœur du PDUIF qui vise une croissance de 20 % de leur usage entre 2010 et 2020.

Pour ce faire, le PDUIF retient pour principe d'action de :

- développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande ;
- de renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage ;
- de faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.

**Au sein des neuf actions du défi 2 du PDUIF, rendre les transports collectifs plus attractifs figure l'action 2.1 : un réseau ferroviaire renforcé et plus performant prévoit notamment la création en agglomération centrale de lignes performantes de tram-train en rocade.**

**Le projet de tram-train entre Saint-Cyr et Achères Ville fait partie des projets à réaliser dans ce cadre.**



### 2.3.5. Plan Local de Déplacement (PLD)

Les plans locaux de déplacements (PLD) ont été créés afin d'être l'instrument de déclinaison du PDUIF au niveau local.

Le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV), qui regroupe plusieurs communes du secteur d'étude de la 1<sup>ère</sup> phase, a adopté son PLD le 5 décembre 2011, **citant la Tangentielle Ouest comme un des projets structurants pour les déplacements du secteur**. Avec le PLD, le SMBDRV a choisi de planifier des actions en partenariat avec les acteurs concernés (usagers, maîtres d'ouvrage, financeurs) qui concourent aux objectifs nationaux (lois sur l'air, solidarité et renouvellement urbains) et à la résolution de dysfonctionnements locaux.

Le PLD assure la cohérence des actions relatives aux déplacements dans le temps, dans l'espace, avec d'autres démarches de planification (PDUIF, CPER...) et entre les modes de transport.

**Il n'y a pas de PLD en vigueur sur le secteur de la phase 2 de la Tangentielle Ouest.**

**A noter qu'il n'y a pas d'autres PLD sur le secteur de projet TGO phase 2.**

### 2.3.6. Etudes du prolongement de la TGO à Versailles Chantiers

Les études préliminaires relatives au prolongement de la TGO à Versailles Chantiers ont été réalisées en 2012 par SYSTRA sous l'égide de RFF et financées par la Région Île-de-France et le Conseil Général des Yvelines.

Trois scénarios différents ont été étudiés. Les résultats sont les suivants :

- **Scénario 1 : Infrastructure constante entre Matelots et Versailles Chantiers**

Ce scénario montre qu'il est nécessaire de faire des investissements minimum et que l'impact sur le plan de transport à Versailles Chantiers est fort. La fréquence maximale envisageable est d'un tram-train toutes les 24 minutes, ce qui semble peu réaliste.

- **Scénario 2 : Investissements de « faible ampleur »**

Plusieurs configurations avec des investissements de « faible ampleur » ont été analysées pour permettre l'augmentation du nombre de tram-trains par heure pouvant desservir la gare de Versailles Chantiers. Ces configurations ne permettent pas d'augmenter le nombre de tram-trains et obligent à envisager des solutions du scénario 3.

- **Scénario 3 : Investissements importants et création d'une nouvelle plateforme**

Trois pistes ont été étudiées. Les solutions permettent de desservir la gare de Versailles Chantiers avec un tram-train toutes les 10 ou 12 minutes pour des investissements variant de 140 à 235 millions d'euros (CE 2012). Les trois solutions engendrent également des impacts importants en terme de covisibilité avec le Château de Versailles au droit de la Pièce d'Eau des Suisses.

Pour limiter l'impact visuel, seules deux solutions pourraient être envisagées (avec des investissements estimés par RFF entre 235 et 260 millions d'euros).

Le tableau ci-contre est un extrait des études préliminaires.

Figure 7 : Extrait des études préliminaires relatives au prolongement de la TGO à Versailles Chantiers

Bilan					
	Scénario 1	Scénario 2	Scenario 3-A	Scenario 3-B	Scenario 3-B BIS
	Infrastructure constante	Faible ampleur	terrier et tranchée	tout souterrain	souterrain +Buc
Impact sur les circulations à Versailles-Chantier et le faisceau	Evolutions futures de la ligne N bridées	/	<u>Evolutions futures de la ligne N bridées</u> <u>Fragilisation liée à la création d'une section de voie unique banalisée sur VZC</u>	Aucun impact	Aucun impact
Résultat de l'analyse d'exploitation	1 tram-train / 24' très faible	<u>Aucune des pistes d'amélioration étudiées ne permet d'améliorer la fréquence du scénario 1</u>	1 tram-train / 12'	1 tram-train / 10'	1 tram-train / 10' Meilleur confort pour les connections à Versailles-CH
Robustesse en exploitation de la solution	Marges d'exploitation supprimées. Or le REX montre une situation déjà critique aujourd'hui! <u>L'impact négatif sur la circulation des trains existant non acceptable</u>	/	TGO: Robuste même si contraint par une voie unique banalisée de 2700m	Robuste	Robuste
Energie	Rames aptes au 1500V --> impact sur le Projet TGO (temps de développement, surcoûts)	/	Création de 3 sous-stations	Création de 3 sous-stations	Création de 3 sous-stations
Impact environmental/covisibilité Château	/	/	Impact direct sur le bois de Satory, espace boisé classé Impact visuel potentiel depuis le site classé du Château de Versailles	Impact direct sur le bois classé lié aux débouchés des puits de ventilation et de secours	Impact direct sur le bois classé lié aux débouchés des puits de ventilation et de secours
Délais de réalisation	48 mois	/	65 mois	75 mois	75 mois
Coût	50 millions d'euros.	/	140 millions euros	260 millions Euros	235 millions euros
Synthèse		non pertinent			



## 2.4. Les grandes dates du projet

Dates	Etapes du projet
1993	- DUP Liaison radiale Paris Saint Lazare – Saint-Germain-en-Laye (branche Nord) et Noisy-le-Roi (branche Sud).
1994	- Adoption du SDRIF. - Recours des riverains de l'Etang-La-Ville contre le saut-de-mouton à Saint-Nom-La-Bretèche. Dossier suspendu.
1997	- L'IAURIF finalise l'étude LUTECE qui identifie notamment la Tangentielle Ouest Cergy-Massy (en fait Ouest et Sud). - Le Conseil d'Etat rejette le recours des riverains de l'Etang-La-Ville. - Elections législatives : les élus locaux, dont notamment le maire de Saint-Germain-en-Laye (Président de l'Assemblée Nationale) décident de soutenir le projet. Annonce de la suppression du saut-de-mouton pour favoriser les tangentielles.
Décembre 1998	- Le Ministre des Transports, J.C. Gayssot, signe l'approbation du projet quelques jours avant l'expiration de la DUP de la liaison radiale Paris – Saint-Germain – Noisy-le-Roi.
2000	- CPER 2000-2006 retient le projet Tangentielle Ouest Achères Ville – Versailles Chantiers (montant prévisionnel : 76,2 M€).
2001	- Concertation préalable (L300-2) sur Tangentielles (fusionnées) Ouest (Achères – Versailles) et Sud (Versailles – Corbeil – Melun).
Eté 2001	- Début des travaux sur la Grande Ceinture Ouest : dépose des voies.
Janvier 2002	- Lancement d'un Schéma de Principe Achères – Melun.
Décembre 2002	- Le STIF décide de dissocier Achères – Versailles (TGO) et Versailles – Melun (incluant TTME).
Décembre 2004	- Mise en service GCO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi.
Mai 2005	- <b>Adoption par le STIF en COSU des résultats des nouvelles études TGO.</b>
Juillet 2006	- <b>Approbation par le STIF du DOCP Saint-Cyr – Achères et de la branche Saint-Germain (phases 1 et 2).</b>
2007	- Contrat de Projet Etat – Région 2007-2013 prévoit un complément d'études et les premiers travaux de la TGO
2008	- Contrat Particulier Région – Département des Yvelines (CPRD 2007-2013) prévoit 200 M€ pour TGO.
Sept 2008	- Concertation préalable sur TGO phase 1.
Mars 2009	- Concertation préalable sur TGO phase 1.
Avril 2012	- <b>Approbation du bilan de la concertation et du Schéma de Principe de TGO phase 1.</b> - Présentation du dossier en Commission des Sites et en Commission Nationale des Monuments Historiques
Décembre 2012	- <b>Approbation par le STIF du DOCP actualisé TGO phase 2 - St Germain GC – Achères Ville.</b> - <b>Approbation par le STIF du DEUP TGO phase 1 St Cyr – St Germain RER.</b>
Avril-Mai 2013	- Concertation préalable sur TGO phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville.
juin - juillet 2013	- Enquête publique TGO phase 1 St Cyr – Saint-Germain RER.
Octobre 2013	- <b>Approbation du bilan de la concertation TGO phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville.</b>
Décembre 2013	- <b>Schéma de Principe et du DEUP TGO phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville soumis à l'approbation du Conseil d'Administration du STIF.</b> - <b>Déclaration de projet de TGO phase 1 Saint-Germain RER-Saint-Cyr RER.</b>

## 2.5. Calendrier prévisionnel

Un premier calendrier prévisionnel a été établi. Il intègre les phases d'études, de procédures, de consultation, d'élaboration et de passations des conventions ainsi que les travaux relatifs à l'infrastructure et aux stations.

Compte-tenu de ces éléments il est envisagé une mise en service fin 2019 sous réserve :

- de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique courant 2015 ;
- de la mise en place de financements de la phase Avant-Projet (AVP) fin 2014 ;
- de la confirmation du plan de financement de l'opération à la même période.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Actualisation des études préalables								
Concertation publique								
Etudes complémentaires								
Enquête publique								
Avant-Projet / Projet								
Phase travaux								
Essais et mise en service								

Figure 8 : Planning prévisionnel

## 2.6. La procédure d'enquête publique

### 2.6.1. La procédure de cadrage préalable

➤ **Le commissaire enquêteur (ou commission d'enquête)**

Le commissaire enquêteur est l'intermédiaire instauré par la loi qui permet, au cours de l'enquête publique, d'établir le dialogue entre la personne responsable du projet et le public, de recueillir, préalablement à certaines opérations, ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.

Au titre de l'article R122-4 du code de l'environnement et « sans préjudice de la responsabilité du pétitionnaire ou maître d'ouvrage quant à la qualité et au contenu de l'étude d'impact, celui-ci peut demander à l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet de rendre un avis sur le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact, conformément à l'article L. 122-1-2. »

La circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat vient préciser le rôle de l'autorité environnementale dans le cadre de cette procédure.

Le but du cadrage préalable n'est pas de déterminer la nécessité ou non d'une étude d'impact, qui relève de la réglementation, mais de préciser le contenu des études qui devront être réalisées par le maître d'ouvrage ou sous sa responsabilité dans l'optique de prise en compte en amont des enjeux environnementaux.

### 2.6.2. L'avis de l'autorité environnementale de l'état sur l'étude d'impact

En application des articles L122-1, R122-6 et R122-7 du code de l'Environnement, le préfet des Yvelines, transmet l'étude d'impact élaborée pour le projet de Tangentielle Ouest au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable ainsi qu'à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) Ile-de-France, autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement pour ce projet (formation d'autorité environnementale).

L'autorité environnementale du Conseil Général de l'environnement et du Développement Durable notifie au Préfet des Yvelines la réception et la complétude de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale transmet un avis sur l'étude d'impact dans un délai de 3 mois, au Préfet des Yvelines.

**Cet avis est inséré dans la pièce G** du présent dossier d'utilité publique.

Rendu public à un stade suffisamment précoce (avant enquête publique), cet avis sert à éclairer le public et le commissaire enquêteur, le cas échéant à inciter le responsable du projet à le modifier ou l'améliorer, et à permettre à l'autorité chargée de prendre la décision finale de le faire en toute connaissance de cause.

### 2.6.3. Procédure de mise en compatibilité

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville dans le département des Yvelines. En effet, l'article L.123-14 du code de l'urbanisme stipule que :

« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet. Dans ce cas, **l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.** La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. »

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet de **dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête d'utilité publique** (Pièce I du présent dossier). Ils concernent les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Ils ont été produits en concertation avec les services de l'Etat (DDT) et les communes, ceci dans l'objectif de préparer la réunion d'examen conjoint organisée par le préfet dans le cadre de la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévue par l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme. La réunion d'examen conjoint est organisée avant l'enquête publique selon les modalités décrites à l'article L123-14-2 du code de l'urbanisme. Cet examen conjoint a pour objectif de recueillir les avis des personnes publiques associées dont la liste est citée à l'article L123-14-2 et L121-4 du code de l'urbanisme, sur les mises en compatibilité imposées par la réalisation du projet.

## 2.6.4. Déroulement de l'enquête

### 2.6.4.1. Information du public avant l'enquête

L'opération devant être réalisée sur le territoire des Yvelines, l'enquête est ouverte et organisée par le préfet des Yvelines.

Avant l'enquête, le préfet des Yvelines saisit le Président du Tribunal Administratif, en vue de la désignation **d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête**.

Celui ou celle-ci est désigné(e) dans un délai de 15 jours par le président du Tribunal Administratif ou le magistrat délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitudes.

Le Préfet précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête) :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
- La durée ne peut être inférieure à 30 jours et ne peut excéder deux mois.
- La ou les décisions pouvant être adoptée (s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- L'existence d'une étude d'impact et de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement et le lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- L'identité du responsable du projet ;
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Un avis, portant les indications de l'arrêté préfectoral, est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné.

Cet avis sera également publié par voie d'affiches au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci dans chacune des communes désignées par le préfet.

En outre, dans ces mêmes conditions de délais et de durée, il devra être procédé à l'affichage du même avis sur les lieux ou au voisinage du projet.

### 2.6.4.2. Pendant l'enquête

S'agissant des conditions d'organisation pendant la durée de l'enquête, **les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête** tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé le dossier d'enquête publique ou transmises par courrier au Commissaire enquêteur (ou commission d'enquête).

Le Commissaire enquêteur ou la Commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter. Il peut également visiter les lieux, faire compléter le dossier, organiser une réunion publique avec l'accord du maître d'ouvrage et décider de proroger la durée de l'enquête (30 jours maximum avec avis motivé).



## 2.6.5. A l'issue de l'enquête publique

### 2.6.5.1. L'avis du commissaire enquêteur

A l'expiration du délai d'enquête, qui ne pourra être inférieur à 1 mois, les registres d'enquête seront clos par le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête).

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontrera, dans les 8 jours, le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Parallèlement, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête (sauf demande de prolongation de délai par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête justifiée) le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmettra au préfet des Yvelines ainsi qu'au président du Tribunal Administratif, un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies ainsi qu'un document séparé dans lequel figurera ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

En outre, l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées est également transmis au préfet des Yvelines.

Dès réception, le Préfet des Yvelines adressera une copie du rapport et des conclusions du Commissaire enquêteur ou de la Commission d'enquête au responsable du projet ainsi qu'à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête. Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

### 2.6.5.2. La déclaration de projet

La déclaration de projet, introduite par l'article 144 de la loi sur la Démocratie de proximité du 27 février 2002 repris par les articles L.126-1 et suivants du code de l'environnement, concerne les projets publics soumis à enquête publique par une collectivité territoriale.

L'article 145 de la même loi, repris par l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation vient préciser que *« si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics, l'autorité compétente de l'État demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. »*

En vertu de la réglementation en vigueur, **le STIF devra donc procéder à une déclaration de projet dans un délai de 6 mois à compter de la date de clôture de l'enquête.**

### 2.6.5.3. La déclaration d'utilité publique

L'utilité publique sera déclarée par arrêté préfectoral dans les conditions prévues par les articles L.11-2 et L.11-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et **au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête.**

Cette déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet, conformément à l'article L.123-16 du code de l'urbanisme.



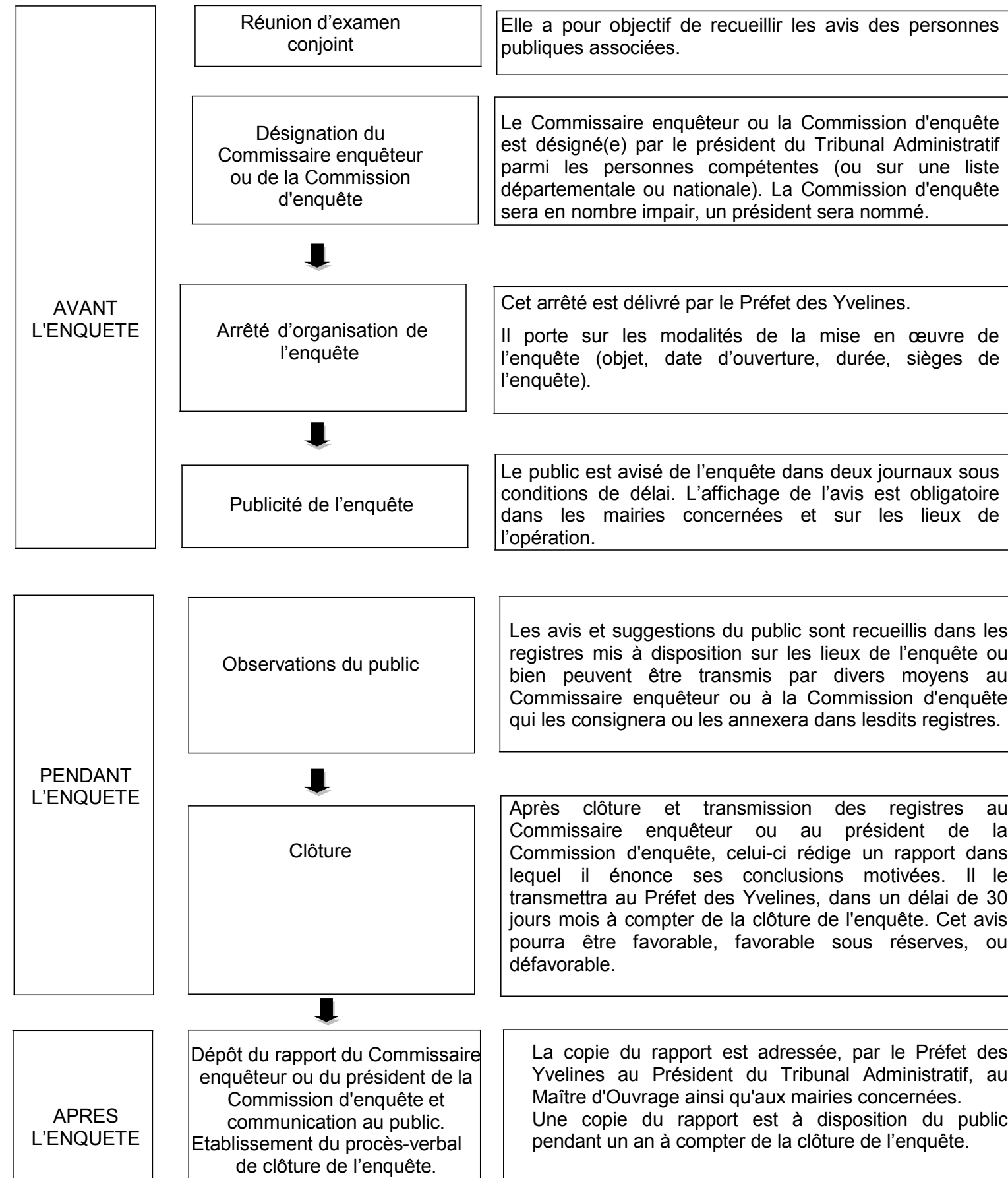


Figure 9 : Déroulement de l'enquête publique

## 2.7. Les procédures engagées simultanément

### 2.7.1. L'archéologie préventive

Conformément à la législation en vigueur, articles L.522 à L.531 du code du patrimoine, le préfet de région a été saisi afin qu'il se prononce (courrier du 28 avril 2013 en annexe du présent dossier – Pièce J), par l'intermédiaire du service régional de l'archéologie (SRA), sur la nécessité, ou non, de réaliser un diagnostic archéologique et des fouilles (décret n°2004- 490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matières d'archéologie préventive) sur l'ensemble des parcelles concernées par le projet.

Au regard de la localisation et de l'importance du projet, le SRA a indiqué que **le projet n'était pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique. Aucune prescription archéologique préventive n'a été formulée dans le cadre de l'instruction du dossier.**

Toutefois, dans le cadre des travaux, le maître d'ouvrage reste tenu d'informer la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) / Service Régional de l'Archéologie, de toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée au cours des travaux, conformément aux dispositions du code du patrimoine, art L.531-14 et R.531-8 à R531-10.

### 2.7.2. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)

Conformément à l'article L621.32 du code du Patrimoine, tous travaux entrepris dans le périmètre d'un Monument Historique doit faire l'objet au préalable d'un avis de l'Architecte des bâtiments de France.

Le tracé de la deuxième phase de la Tangentielle Ouest traverse la zone de protection de 500 m des monuments historiques suivants : le Pavillon d'Octroi et l'Hôtel de ville à Poissy et la Croix Pucelle à Saint-Germain-en-Laye.

**Les éventuelles préconisations définies par l'Architecte des Bâtiments de France seront intégrées dans la conception du projet.**

La maîtrise d'ouvrage a saisi l'ABF sur ce sujet, le courrier envoyé est joint en annexe du présent dossier d'enquête d'utilité publique (pièce J).

**Nota :** Le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique est constitué d'une étude d'impact basée sur des études de niveau Schéma de Principe.

Cette étude d'impact effectuée en amont du projet, permet à ce stade de définir de manière globale les différents impacts du projet. Au regard du niveau d'avancement des études, les impacts peuvent difficilement être détaillés d'avantage.

Les dossiers réglementaires identifiés et qui seront menés suite à l'enquête sont listés ci-dessous, ils permettront d'affiner les mesures à mettre en place.

## 2.8. Les procédures engagées à la suite de l'enquête publique

### 2.8.1. Les études d'avant - projet et de détails (projet)

**La maîtrise d'ouvrage engagera, en étroite collaboration avec les partenaires concernés, les études nécessaires à la définition précise du projet** (avant-projet puis projet).

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête sans que les modifications envisagées ne remettent en cause les principes et l'économie générale de l'opération. Dans le cas contraire, une nouvelle enquête devrait être conduite et une nouvelle déclaration de projet devra être prononcée.

### 2.8.2. Autorisation d'intervention sur des espèces protégées et leurs habitats

Compte-tenu des résultats des études faune flore, certains habitats sur le tracé de la première phase de la Tangentielle Ouest entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER seront impactés. Toutefois, compte-tenus des impacts modérés, le maître d'ouvrage se rapprochera de la Commission Nationale de la Protection de la Nature (CNP) afin de déterminer la nécessité d'une demande d'autorisation exceptionnelle d'intervention sur des espèces animales protégées et sur leurs habitats. En effet, la destruction directe ou la modification des lieux (aménagement, modification du milieu...) susceptible de faire disparaître des espèces protégées est interdite. Les autorisations de destruction ou de déplacement font l'objet d'une autorisation du Ministre chargé de la protection de la nature, attribuée selon des critères précis et délivrée après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) et d'instances scientifiques régionales.

Le contenu de la demande d'autorisation est précisé par l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées. La durée de la procédure peut varier de 6 mois à un an.

### 2.8.3. L'enquête parcellaire

**Une fois l'utilité publique du projet reconnue, il reste à déterminer de façon précise les parcelles à acquérir ainsi que les ayants droits à indemniser.** A cette fin, l'« enquête parcellaire » est ouverte. Celle-ci a pour objet de déterminer précisément :

- Les parcelles à acquérir ;
- les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Cette enquête est ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R.11-19 du code de l'expropriation. Elle est organisée par le préfet du département dans chaque commune concernée. Le Préfet désigne par arrêté le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête (nombre impair) dont il nomme le président. Dans ce même arrêté il précise les conditions d'organisation de l'enquête dont la durée ne peut être inférieure à 15 jours.

Un avis portant ces indications à la connaissance du public est publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire ; il est certifié par lui.

Le même avis est en outre inséré en caractères apparents dans un des journaux diffusés dans le département. Il est notifié à chacun des propriétaires connus l'avis de dépôt du dossier d'enquête à la mairie. Les propriétaires peuvent consigner leurs éventuelles observations sur le registre ouvert à cet effet. Ils peuvent également les remettre ou les adresser au commissaire enquêteur qui les joint au registre.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres sont clos et signés par le maire et transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur. Celui-ci adresse le procès-verbal de l'enquête après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer et donne alors son avis sur l'emprise des ouvrages projetés. L'avis du commissaire enquêteur est transmis au préfet.

Postérieurement à la clôture de l'enquête et après obtention de l'acte constatant l'utilité publique du projet, le préfet peut prendre un arrêté déclarant cessible, pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à la réalisation du projet conformément aux articles R.11-19 à R.11-31 du code de l'expropriation. Cet arrêté est publié au Recueil des actes administratifs et est notifié à chacun des propriétaires.

Il n'est valable que pendant 6 mois et doit être transmis dans ce délai au greffe de la juridiction du ressort dans lequel sont situés les biens à exproprier pour prise de l'ordonnance d'expropriation transférant la propriété.

#### 2.8.4. Les acquisitions foncières

Le transfert de propriété peut avoir lieu soit par voie de cession amiable, soit par voie d'ordonnance prononcée par le juge de l'expropriation conformément aux articles R.12-1 et suivants du code de l'expropriation.

Dans ce cas, le juge d'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé conformément aux articles R.13-1 et suivants du code de l'expropriation.

L'ordonnance emporte transfert de propriété mais l'expropriant ne pourra entrer en possession des biens qu'un mois après paiement ou consignation des indemnités d'expropriation conformément à l'article L.15-1 du code de l'expropriation.

Lorsqu'il y a urgence à prendre possession des biens expropriés, cette urgence est constatée par l'acte déclarant l'utilité publique ou par un acte postérieur de même nature conformément aux articles R.15-2 et suivants du code de l'expropriation. Le délai de prise de possession des biens est alors réduit à 24 heures conformément aux articles L.15-7 et L.15-9 pour du code de l'expropriation.

Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville pourra bénéficier en cas de besoin, au titre de l'article L.15-9 du code de l'expropriation, d'une procédure d'urgence.

En effet, « lorsque l'exécution des travaux de construction d'autoroutes, de routes express, de routes nationales ou de sections nouvelles de routes nationales, de voies de chemins de fer, de voies de tramways ou de transport en commun en site propre et d'oléoducs régulièrement déclarés d'utilité publique risque d'être retardée par des difficultés tenant à la prise de possession d'un ou plusieurs terrains non bâtis, situés dans les emprises de l'ouvrage, un décret pris sur avis conforme du Conseil d'Etat pourra, à titre exceptionnel, autoriser la prise de possession de ces terrains ».

#### 2.8.5. Au titre de la loi sur l'eau

Une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) sera **menée ultérieurement sur la base des études plus détaillées**. Elle fera l'objet d'une enquête spécifique qui concernera les opérations de construction et d'exploitation de la nouvelle infrastructure.

#### 2.8.6. Permis de construire / Permis de démolir

Conformément aux articles L.421-1 du code de l'urbanisme et L.111-1 à 3 du code de la construction et de l'habitation, la réalisation de certains équipements liés au projet pourra être assujettie à la délivrance d'un permis de démolir, d'un permis de construire, ou tout autre permis, instruit dans les conditions fixées au code de l'urbanisme.

#### 2.8.7. Procédure de défrichement

Le présent dossier d'enquête d'utilité publique porte également sur le défrichement.

Une demande d'autorisation de défrichement sera formulée ultérieurement, conformément aux articles L341 et suivants du code forestier.

En effet, le projet nécessite des emprises sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye sur environ 5,8 ha.

Des discussions sont engagées avec le gestionnaire de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye (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) et la Direction Départementale des Territoires (DDT), afin d'évaluer les mesures d'accompagnement et de compensation à mettre en œuvre.

**L'état d'avancement des discussions et mesures compensatoires est développé au niveau de l'étude d'impact (Pièce F - Partie 4).**

#### 2.8.8. Procédures liées à la sécurité

Conformément à l'article 46 du décret 2003-425 du 9 mai 2003 (dit décret STPG), ce projet est soumis à la réglementation sécurité des transports guidés (décret STPG) pour la partie urbaine et à la réglementation du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 pour la partie ferroviaire.

Le dossier préliminaire de sécurité sera réalisé lors des phases ultérieures d'étude et approuvé par préfet de la région Ile-de-France avant d'engager les travaux. Le dossier de sécurité devra être réalisé et approuvé avant la mise en exploitation commerciale.

#### 2.8.9. Autres procédures

Dans le cadre des études de détail du projet, d'autres procédures pourront s'avérer nécessaires.

Parmi les autres procédures qui pourront s'avérer nécessaires avant le démarrage des travaux, on peut citer par exemple la procédure d'occupation temporaire ou la procédure de repérage de l'amiante dans les bâtis existants directement impactés par le projet.

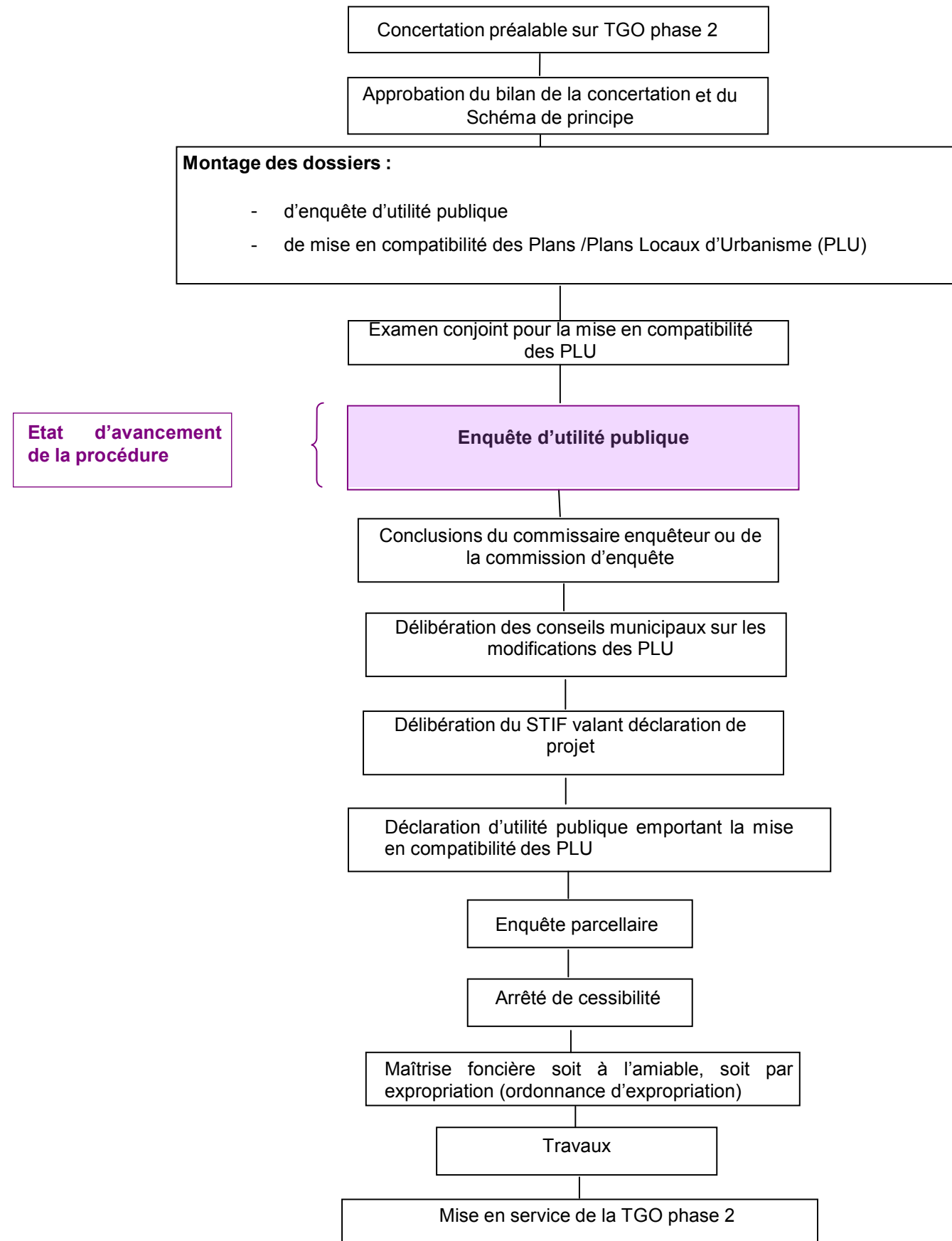


Figure 8 : Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative



## 2.9. Textes de référence

Ce chapitre a pour objet d'informer le public sur les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent la procédure de l'enquête publique.

Par ailleurs, le contenu des pièces du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été élaboré en prenant en compte l'ensemble des textes de référence applicables (lois, décrets, arrêtés, circulaires, normes et guides techniques). C'est notamment le cas de l'étude d'impact et des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### 2.9.1. Textes généraux

- Code de l'expropriation pour Cause d'Utilité Publique ;
- Code de l'environnement ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code général de la propriété des personnes publiques ;
- Code de la route ;
- Code rural ;
- Code de la voirie routière ;
- Code du patrimoine ;
- Code des transports ;
- Code forestier ;
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- Loi n°85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre des principes d'aménagement et son décret d'application n°86-984 du 19 avril 1986.

### 2.9.2. Textes relatifs à l'enquête publique

Les textes régissant l'enquête publique présentée dans ce chapitre concernent différentes thématiques. Cette liste n'est pas exhaustive, elle reprend les principaux textes.

- Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;
- Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Décret d'application n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Les articles L.123-1 à L.123-19 du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques des opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

- Les articles R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- L'article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ; Articles L.123-16 et suivants et R.123-23 et suivants du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- Décret n°98-622 du 20 juillet 1998 relatif à l'établissement des listes d'aptitude aux fonctions de Commissaires enquêteurs prévus à l'article 2 de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 ;
- Décret n°86-455 du 14 mars 1986 portant suppression des Commissions des Opérations Immobilières et de l'Architecture et fixant les modalités de consultation du service des Domaines.

### 2.9.3. Textes relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique

- Les articles L11-1 à L11-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité ;
- L'article R11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### 2.9.4. Textes relatifs à la déclaration de projet

- Les articles L.126-1, R.126-1 et suivants du code de l'environnement ;
- L'article L11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### 2.9.5. Textes relatifs aux études d'impact

Le champ d'application et le contenu des études d'impact est défini par :

- Directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985 modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement ;
- Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- Décret d'application n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements ;
- Les articles L.122-1 à L.122-3 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Les articles R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

### 2.9.6. Textes relatifs à la protection de l'eau

- Directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementales dans le domaine de l'eau ;
- Directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau transposée dans la réglementation française par la loi n°2004-338 du 21 avril 2004 ;
- L'article L210-1 du code de l'environnement, relatif à l'eau et aux milieux aquatiques ;
- Les articles L211-1 à L211-13 du code de l'environnement, relatifs au régime général et gestion de la ressource ;
- L'article L212-1 du code de l'environnement, relatif aux schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux ;
- L'article L212-5 du code de l'environnement, relatif aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux ;
- Les articles L.214-1 à 214-11 du code de l'environnement relatifs aux régimes d'autorisation et de déclaration ;
- Les articles R.211-1 à R.211-14 du code de l'environnement relatifs à la gestion eau et milieux aquatiques et marins ;
- Les articles R.214-1 à 214-6 du code de l'environnement définissant notamment la nomenclature et les dispositions applicables aux « installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) » soumis à autorisation ou déclaration ;
- Les articles L. 216-1 et suivants et R. 216-1 et suivants du code de l'environnement ;
- La loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- L'arrêté ministériel du 25 janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du code de l'environnement, modifié par l'arrêté du 8 juillet 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du code de l'environnement ;
- L'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin de la Seine et des cours d'eaux côtiers normands et arrêtant le programme pluriannuel des mesures.

### 2.9.7. Textes relatifs à la protection des milieux naturels

- L'article L.411-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la préservation du patrimoine naturel ;
- Les articles R.411-1 à R.411-14 du code de l'environnement relatifs aux mesures de protection et aux dérogations aux mesures de protection ;
- L'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L.411-2 du code de l'environnement ;
- Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- Directive n°92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- Les articles L.414-1 et suivants, R.414-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages ;
- Les articles L.341-1 à L.341-7, L.341-10, L.341-12 à L.341-14 du code de l'environnement relatifs aux sites classés et inscrits ;
- La circulaire DNP/CFF n°2008-01 du 21 janvier 2008 relative aux décisions administratives individuelles relevant du ministère chargé de la protection de la nature dans le domaine de la faune et de la flore sauvages ;
- Les articles L.311-1 et suivants, L.312-1 et suivants et R.311-1 et suivants du code forestier concernant le défrichement.

### 2.9.1. Textes relatifs à la protection de l'air

- Les articles L220-1 et L220-2 du code de l'environnement, relatifs à l'air et à l'atmosphère ;
- Les articles L222-1 à L222-3 et R222-3 du code de l'environnement, relatifs aux plans régionaux pour la qualité de l'air ;
- Les articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36 du code de l'environnement, relatifs aux plans de protection de l'atmosphère ;
- L'article L222-8 du code de l'environnement, relatif aux plans de déplacements urbains ;
- Le décret n°98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de la qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites modifié par les décrets n°2002-213 du 15 février 2002 et n°2003-1085 du 12 novembre 2003 ;
- La circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact.

### 2.9.2. Textes relatifs à la protection contre le bruit

- Les articles L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Les articles R.571-44 à R.571-52 du code de l'environnement relatif à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transports terrestres ;
- L'arrêté du 5 mai 1996 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- L'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;
- L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- L'instruction ministérielle du 28 février 2002 relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes ;
- La circulaire du 25 mai 2004 qui précise les nouvelles instructions à suivre dans le cadre des observatoires du bruit, du recensement des Points Noirs Bruit et des opérations de Résorption pour les réseaux routier et ferroviaire.
- La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- L'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

### 2.9.3. Textes relatifs aux sites et paysages

- L'article L.630-1 du code du patrimoine relatif aux sites ;
- Les articles R.421-38-6 à R.480-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- Les articles R421-1 à 29 du code de l'urbanisme relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et déclarations préalables ;
- Les articles L.341-1 à L.341-7, L.341-10, L.341-12 à L.341-14 du code de l'environnement relatifs aux sites classés et inscrits ;
- La circulaire du 30 octobre 2000 relative aux orientations pour la politique des sites ;
- La Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT).

### 2.9.4. Textes relatifs à l'évaluation socio-économiques des grands projets

- Les articles L.1511-2 à L.1511-4 du code des transports, article L.1511-6 (bilan socio-économique) ;
- La Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (loi LOTI) ;
- Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de cette loi qui impose aux entreprises de transport de personnes différentes prescriptions pour le développement et l'extension de leurs réseaux.

### 2.9.5. Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme (en vigueur au plus tard au 01/01/2013) – l'article L.123-16 devient article L.123-14 du code de l'urbanisme ;
- Les articles L.123-16 et suivants et R.123-23 et suivants du code de l'urbanisme (POS/PLU) ;
- Les articles L.122-15 et suivants et R.122-5 et suivants du code de l'urbanisme (SD/SCOT).



### 2.9.6. Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques

- La convention européenne du 16 janvier 1992 pour la protection du patrimoine archéologique (révisée) signée à Malte et transposée en droit français par le décret n°95-1039 du 18 septembre 1995 ;
- Les articles L521-1 et suivants du code du patrimoine relatifs à l'archéologie préventive ;
- Les articles L.522 à L.531 du code du patrimoine relatifs à l'archéologie préventive ;
- Les articles R.522-1 et suivants du code du patrimoine (codification par décret n°2011-574 du 24 mai 2011) ;
- L'article L.531-14 du code du patrimoine relatif aux découvertes fortuites ;
- L'arrêté du 22 juillet 2010 portant fixation du taux de la redevance d'archéologie préventive ;
- Les articles L341-1 à 18 du code de l'environnement relatifs à la protection des sites naturels qui codifient la loi du 2 mai 1930, relative aux « monuments naturels et sites dont la conservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque un intérêt général » ;
- La loi modifiée du 31 décembre 1913, codifiée aux articles L.621-1 à 621-34 du code du patrimoine, relatifs aux monuments historiques, qui protège « les immeubles dont la construction présente du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public » en partie ou dans leur totalité. En outre, la loi de 1913 modifiée par la loi du 25 février 1943 prévoit la création d'un périmètre de protection de 500 m autour de tout monument historique. La loi du 21 juillet 1962 prévoit qu'à titre exceptionnel ce périmètre peut être étendu ;
- Le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive ;
- La circulaire n°2004/025 du 24 novembre 2004 (et son instruction jointe) relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports ;
- L'arrêté du 29 novembre 2007 relatif aux modèles de demandes d'autorisations de travaux sur les monuments historiques et à l'enregistrement des demandes d'autorisations de travaux et des déclarations préalables.

### 2.9.7. Textes relatifs à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport

- Code des transports – version consolidée au 14 juillet 2012 ;
- Décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
- Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

### 2.9.8. Les textes spécifiques relatifs à l'organisation des transports en Ile-de-France

- Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France ;
- Décret n° 2001-959 du 19 octobre 2001 pris pour application de l'article 120 de la loi n°2001-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains ;
- Décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- Décret n°2001-993 du 25 octobre 2001 relatif au comité des partenaires du transport public en Ile-de-France ;
- Décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.



## SOMMAIRE DE LA PARTIE 2 : PRÉSENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX

<b>PARTIE 2 : PRÉSENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX</b> .....	<b>36</b>
<b>1. Aire d'étude</b> .....	<b>36</b>
1.1. Définition de l'aire d'étude et de l'aire d'influence du projet.....	36
1.2. Le périmètre projet.....	36
<b>2. Présentation du périmètre d'étude</b> .....	<b>40</b>
2.1. Communes concernées .....	40
2.2. Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).....	40
2.3. Les caractéristiques urbaines .....	42
2.3.1. Structure générale de l'urbanisation actuelle.....	42
2.3.1. Grands équipements.....	42
2.4. Analyse socio-démographique de la situation actuelle.....	43
2.4.1. Répartition des populations.....	43
2.4.2. Répartition des emplois.....	44
2.5. Analyse des déplacements actuels.....	45
2.5.1. Déplacements internes et externes des communes de la bande d'étude .....	45
2.5.1.1. Domicile – Travail .....	45
2.5.1.2. Domicile - Etudes .....	45
2.5.2. Des flux de déplacements internes organisés en trois bassins.....	48
2.5.3. Synthèse de l'analyse des déplacements.....	48
2.6. Description des réseaux et de l'offre de transport .....	49
2.6.1. Réseau routier .....	49
2.6.2. Infrastructures ferroviaires et offre de transport en commun .....	53
2.7. Perspectives d'évolution dans le secteur d'étude .....	56
2.7.1. Projets d'urbanisations.....	56
2.7.2. Projets routiers.....	65
2.7.3. Projets d'infrastructures de transport.....	67
2.8. Analyse des besoins du secteur .....	73
<b>3. Les objectifs de l'opération</b> .....	<b>74</b>

<b>4. Les enjeux du projet</b> .....	<b>75</b>
4.1. Enjeux techniques .....	75
4.2. Enjeux d'insertion .....	75
4.3. Enjeux environnementaux.....	75
4.4. Compatibilité avec les documents de planification urbaine .....	76
4.5. Enjeux socio-économiques et de desserte .....	76
4.6. Enjeux économiques .....	76
4.7. Enjeux spécifiques.....	76
<b>5. Etudes préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet</b> .....	<b>77</b>
5.1. Naissance du projet .....	77
5.2. Le point de départ des études de la 2 <sup>ème</sup> phase de la Tangentielle Ouest.....	78
5.3. Les études préalables à l'enquête publique.....	79
5.3.1. La concertation préalable de 2013.....	79
5.3.2. Le Schéma de Principe.....	80
5.3.3. Compatibilité avec la circulation de trains de fret .....	80
5.4. Programme de la Tangentielle Ouest .....	81
5.4.1. La première phase de la TGO.....	81
5.4.2. Les prolongements ultérieurs.....	82
5.5. Les variantes étudiées .....	83
5.5.1. Choix d'un tracé entre Poissy GC et Achères Ville.....	83
5.5.2. Variantes d'insertion .....	90
<b>6. Présentation du projet retenu</b> .....	<b>113</b>
6.1. Programme de l'opération TGO Phase 2.....	113
6.2. Le tracé.....	115
6.2.1. Séquence Saint-Germain GC - Achères Chêne-Feuille (RFN).....	116
6.2.2. Le site de maintenance et de remisage (SMR) .....	125
<b>7. Choix du mode</b> .....	<b>126</b>
7.1. Principe du tram-train .....	126
7.2. Matériel roulant .....	126
7.3. Aptitude à la circulation sur des voies dédiées et sur voirie urbaine .....	126
7.4. Compatibilité avec la circulation de trains de fret .....	126
<b>8. Service offert à l'horizon de la mise en service</b> .....	<b>127</b>
<b>9. Coûts d'investissement</b> .....	<b>128</b>



## PARTIE 2 : PRESENTATION DU PROJET ET RAISONS DU CHOIX

La présente enquête a pour objet de porter à la connaissance du public le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville sur les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, dans le département des Yvelines.

L'objet de ce chapitre est de présenter le projet soumis à enquête publique après avoir rappelé le contexte actuel et les décisions ayant abouti à son élaboration.

### ➤ La 1ère phase de la TGO

La 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. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui

## 1. AIRE D'ETUDE

### 1.1. Définition de l'aire d'étude et de l'aire d'influence du projet

L'**aire d'étude** a été définie pour l'élaboration de l'étude d'impact, pièce F du présent dossier d'enquête d'utilité publique sur la base du tracé étudié dans le **Schéma de Principe entre Saint-Germain-en-Laye et Achères**, tracé ayant fait l'objet d'une concertation en 2013 et constituant la phase 2 de la Tangentielle Ouest, objet du présent dossier d'enquête publique.

L'étude d'impact et les cartographies associées dépendent de l'aire d'étude.

Celle-ci doit couvrir l'ensemble du territoire comprenant les enjeux environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à proximité. Aussi, 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 et Achères**. 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 sera utilisé ultérieurement dans l'étude d'impact (Pièce F) 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.

Cette aire d'étude, correspondant globalement à la **zone d'influence directe du projet**. On considère en effet qu'une station de transport en commun a une influence directe dans un rayon d'environ 500 m. **C'est au sein de cette aire d'étude que les effets physiques du projet en phases travaux et exploitation auront lieu mais également les effets sur les activités socio-économiques** (desserte des activités) et **la vie quotidienne des riverains** (attractivité des transports en commun).

Par ailleurs, **pour certains thèmes, l'aire d'étude a été élargie**. En effet, certains enjeux environnementaux se développent sur des larges espaces pour lesquels l'analyse sur la seule bande d'un kilomètre ne permet pas une approche complète des sensibilités environnementales ou économiques.

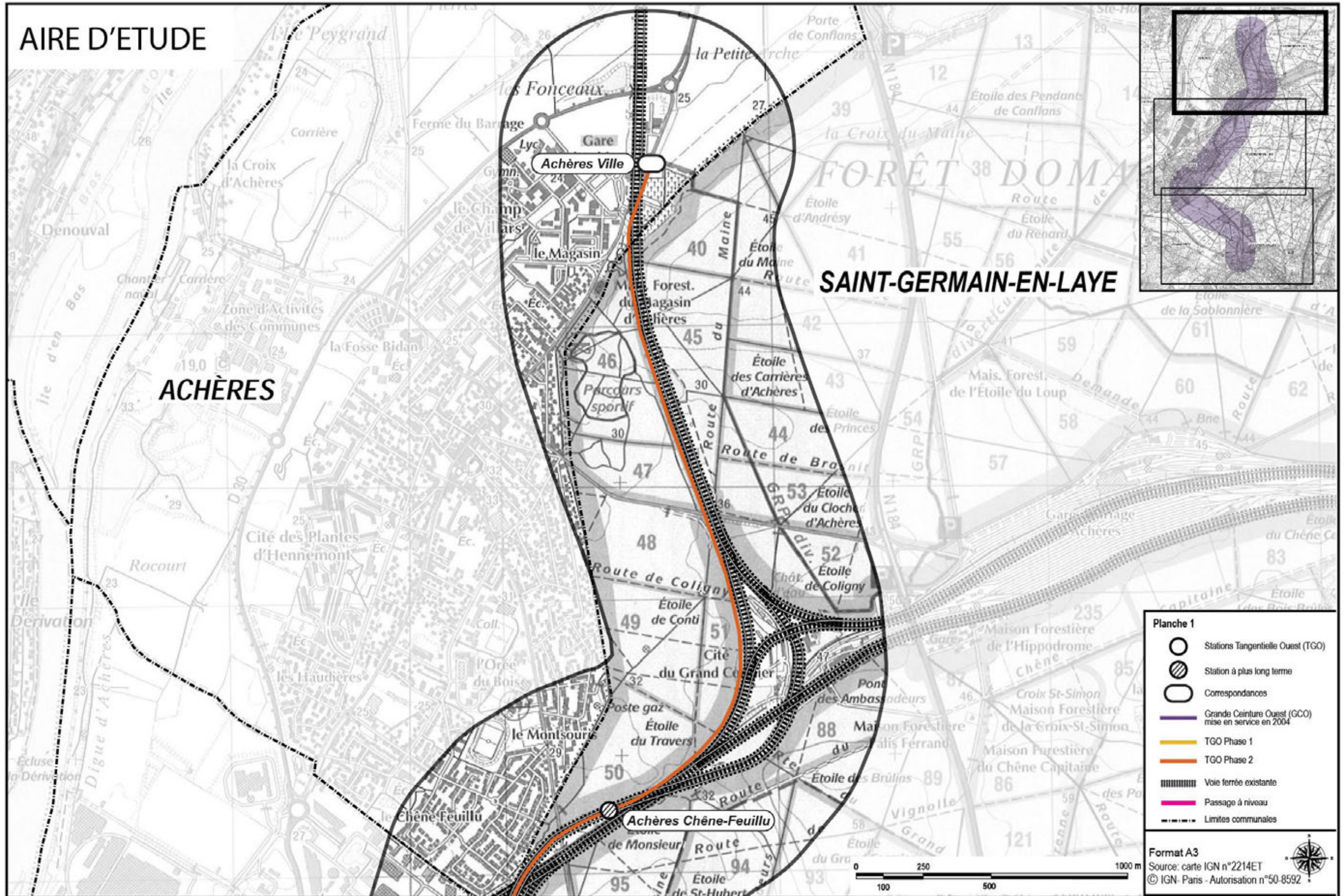
Ce sera le cas notamment des documents d'urbanisme et schémas directeurs supra-communaux, de la thématique de l'eau, de la météorologie ou bien dans le cas de la socio-économie, les communes appartenant à l'aire d'étude seront étudiées dans leur globalité.

L'aire d'étude est présentée sur les pages suivantes.

### 1.2. Le périmètre projet

Le **périmètre projet** est défini sur le Plan Général des Travaux, pièce C du présent dossier d'enquête d'utilité publique. **Il s'agit du périmètre d'intervention durant les travaux**, c'est-à-dire la limite d'emprise qui sera potentiellement impactée pour permettre la réalisation du projet entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville.

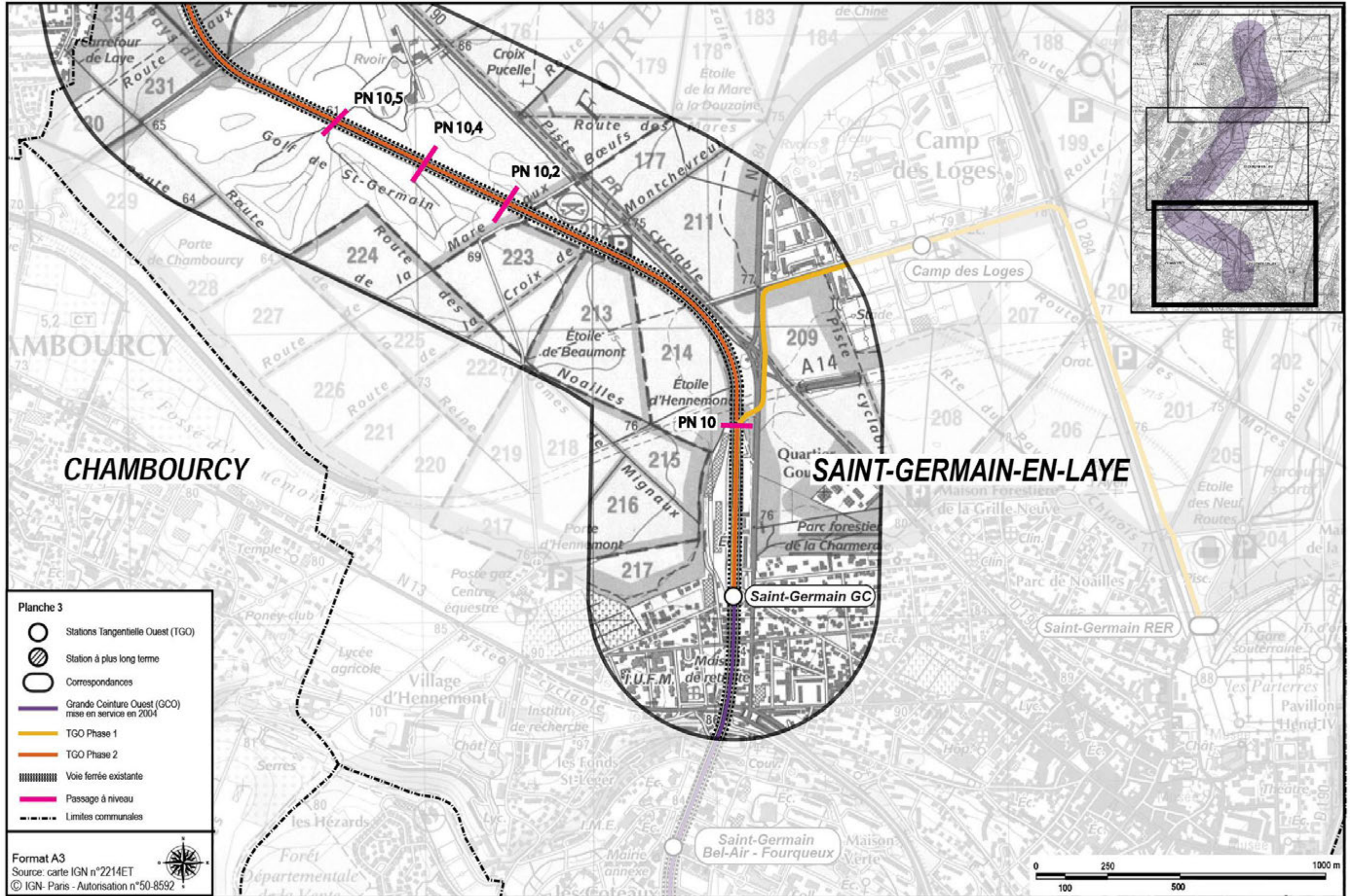














## 2. PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE

L'objet de ce chapitre est de présenter les principales caractéristiques du **périmètre d'étude qui s'étend de Saint-Cyr RER à Achères Ville** (TGO phases 1 et 2). Celles-ci sont par ailleurs développées dans l'étude d'impact, Pièce F du présent dossier d'enquête publique.

### ➤ Périètre d'étude

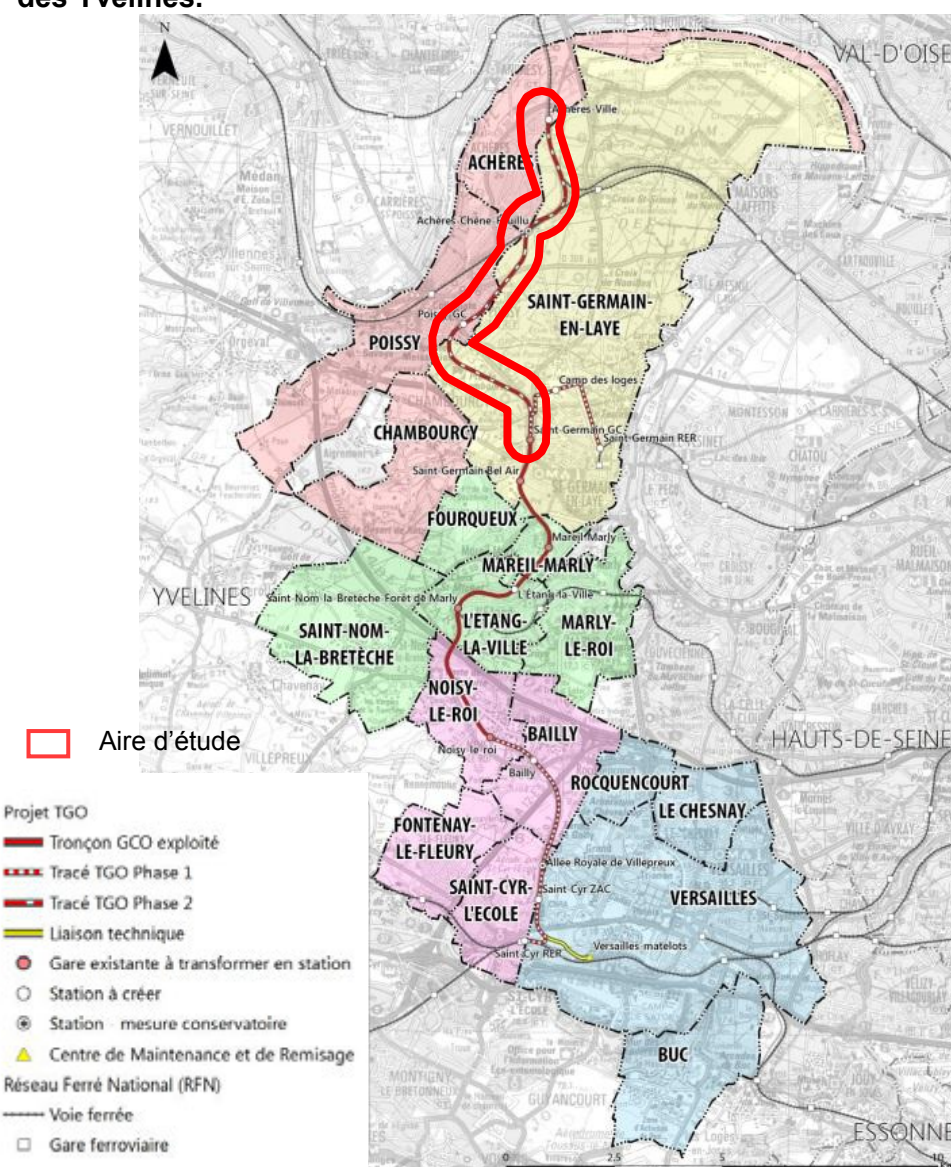
Le périmètre d'étude regroupe les phases 1 et 2 du projet de Tangentielle Ouest.

### ➤ Aire d'étude

L'aire d'étude a été définie pour l'élaboration de l'étude d'impact, pièce F du présent dossier d'enquête d'utilité publique sur la base du tracé étudié dans le Schéma de Principe entre Saint-Germain-en-Laye et Achères, tracé ayant fait l'objet d'une concertation en 2013 et constituant la phase 2 de la Tangentielle Ouest, objet du présent dossier d'enquête publique.

### 2.1. Communes concernées

Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 traverse trois communes (Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères), toutes situées dans le département des Yvelines.



## 2.2. Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)

### Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP)

La Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP) comprend les communes de **Noisy-le-Roi, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École, Rocquencourt, Bailly, Versailles et Buc**, situées dans le périmètre du projet TGO.

La Communauté de Communes de Versailles Grand Parc est devenue Communauté d'Agglomération au 1er janvier 2010 et les communes de **Bailly, de Noisy-le-Roi**, et de Renne-moulin l'ont rejointe le 1<sup>er</sup> janvier 2011, et celle de Chateaufort le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Issue de la transformation d'une Communauté de Communes créée en 2002 et progressivement développée avec le rattachement de communes limitrophes, la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP) comptait en 2008 près de 192 000 habitants pour 14 communes (périmètre 2012).

Les communes de Bougival et de la Celle-Saint-Cloud, actuellement membres de la communauté de communes des Coteaux de Seine, prévoient de rejoindre la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc. D'après le Schéma Départemental de Coopération Intercommunale des Yvelines validé en décembre 2012, la commune du Chesnay devrait être rattachée à la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc le 1<sup>er</sup> janvier 2014 celle-ci formant une continuité urbaine avec Versailles, de même que celle de la Celle-Saint-Cloud. Ceci portera à 18 le nombre de communes de la CAVGP.

**L'Opération d'Intérêt National (OIN) du Plateau de Saclay**, et les perspectives permises par la loi du Grand Paris (création de l'établissement public de Paris Saclay, zone de protection sur le plateau, mise en place de Contrats de Développement Territorial, liaisons par des infrastructures de transport de voyageurs) orientent les évolutions de ce territoire.

### Communauté de communes de Poissy-Achères-Conflans-Sainte-Honorine (PAC)

Les communes d'**Achères, Poissy** et Conflans-Sainte-Honorine ont intégré un nouvel Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

Le périmètre de cette nouvelle communauté de communes, dont l'acronyme formé par les initiales des trois communes Poissy-Achères-Conflans est « PAC », a été présenté lors de la Commission Départementale de Coopération Intercommunale (CDCI) des Yvelines qui s'est réunie en octobre 2012. Ce périmètre a été validé le 12 décembre 2012 par la Commission Départementale de Coopération Intercommunale.

A noter que la mise en œuvre du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale progresse lentement, compte tenu de la future loi de décentralisation qui pourrait fusionner les intercommunalités probablement à partir de 2014.

### Communauté de Communes Gally-Mauldre

**Saint-Nom-la-Bretèche** fait partie d'une nouvelle intercommunalité depuis le 1er janvier 2013 comprenant les communes du Val de Gally. Les conseils municipaux des onze communes concernées ont été saisis, en mars 2010, d'une délibération d'intention visant à développer un tel projet.

Le 29 juin 2012, le Préfet des Yvelines a signé l'arrêté n°2012 181-0004 « portant création de la Communauté de Communes Gally-Mauldre au 1er janvier 2013 » et en a notifié les communes adhérentes. En effet, l'arrêté du 29 juin 2012 portant création de la Communauté de Communes Gally-Mauldre, précise dans son article premier, qu'il est créé au 1<sup>er</sup> janvier 2013 entre les onze communes d'Andelu, Bazemont, Chavenay, Crespières, Davron, Feucherolles, Herbeville, Mareil-sur-Mauldre, Maule, Montainville et **Saint-Nom-la-Bretèche** une Communauté de Communes dénommée Communauté de Communes « Gally-Mauldre ».

### Communauté de Communes Seine et Forêts

Les communes de **Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville, et Marly-le-Roi**, forment avec les communes d'Aigremont, Le Pecq, Le Port Marly et Louveciennes un nouvel EPCI dénommé Communauté de Communes Seine et Forêts.

Le périmètre de cet EPCI a été validé le 12 décembre 2012 par la Commission Départementale de Coopération Intercommunale des Yvelines.

La Communauté de Communes Seine et Forêt se met progressivement en place pour un objectif de démarrage au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Une étape a été franchie en juin et juillet 2013 auprès des dix conseils municipaux pour approuver les premières orientations de cet EPCI et la gouvernance à venir.

Les futures compétences développées seront :

- l'aménagement de l'espace visant à assurer la cohérence de ce territoire et son développement avec notamment l'élaboration d'un plan intercommunal de déplacement ;
- le développement économique et touristique avec création de pôles économiques d'excellence et des actions de promotion visant à renforcer l'attractivité touristique ;
- la protection et la mise en valeur de l'environnement ;
- la construction, l'entretien et le fonctionnement d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire.



## 2.3. Les caractéristiques urbaines

Le chapitre suivant rappelle les principales caractéristiques urbaines du périmètre d'étude.

### 2.3.1. Structure générale de l'urbanisation actuelle

Les communes d'Achères et Poissy s'inscrivent dans l'aire d'influence du pôle urbain de Saint-Germain-en-Laye. La commune de Saint-Germain-en-Laye remplit une fonction de pôle de transport, de commerces et d'emplois offrant à la ville un rayonnement important sur l'ouest parisien.

La carte ci-contre présente le mode d'occupation des sols sur le périmètre d'étude.

L'occupation du sol est contrastée au sein de l'aire d'étude, les forêts de Saint-Germain-en-Laye et de Marly constituant une coupure dans l'urbanisation.

Ainsi, les zones les plus peuplées et également constituant des pôles d'emplois sont situées au Sud de l'aire d'étude de TGO phase 2 (Pôle de Saint-Germain-en-Laye) et au Nord-Ouest (Achères et Poissy).

### 2.3.1. Grands équipements

#### Infrastructures majeures à l'échelle régionale

Plusieurs infrastructures majeures au niveau régional traversent le périmètre d'étude. Elles constituent des barrières, difficiles à franchir, qui conditionnent l'organisation du territoire.

Il s'agit des infrastructures routières telles l'Autoroute A14 qui intercepte la zone d'étude, ainsi que les réseaux ferroviaires, tels le tracé de la Grande Ceinture et les différentes lignes RER et SNCF.

La description des infrastructures routières et ferroviaires est présentée plus en détail dans le chapitre 2.6 de la présente partie et dans l'étude d'impact (Pièce F).

#### Les autres équipements

Les équipements administratifs sont situés le plus souvent dans les centres-villes des communes.

En revanche, le périmètre d'étude et ses abords sont marqués par plusieurs grands équipements qui conditionnent également l'aménagement du territoire. En particulier, plusieurs équipements militaires sont recensés tels : le Camp des Loges et le Quartier Goupil (Garde Républicaine) à Saint-Germain-en-Laye ainsi que des équipements scolaires et sportifs à Achères et Poissy.

A noter également la présence du camp d'entraînement de l'équipe de football du Paris-Saint-Germain, face au camp militaire, et la piscine intercommunale à proximité de la gare RER à Saint-Germain-en-Laye.

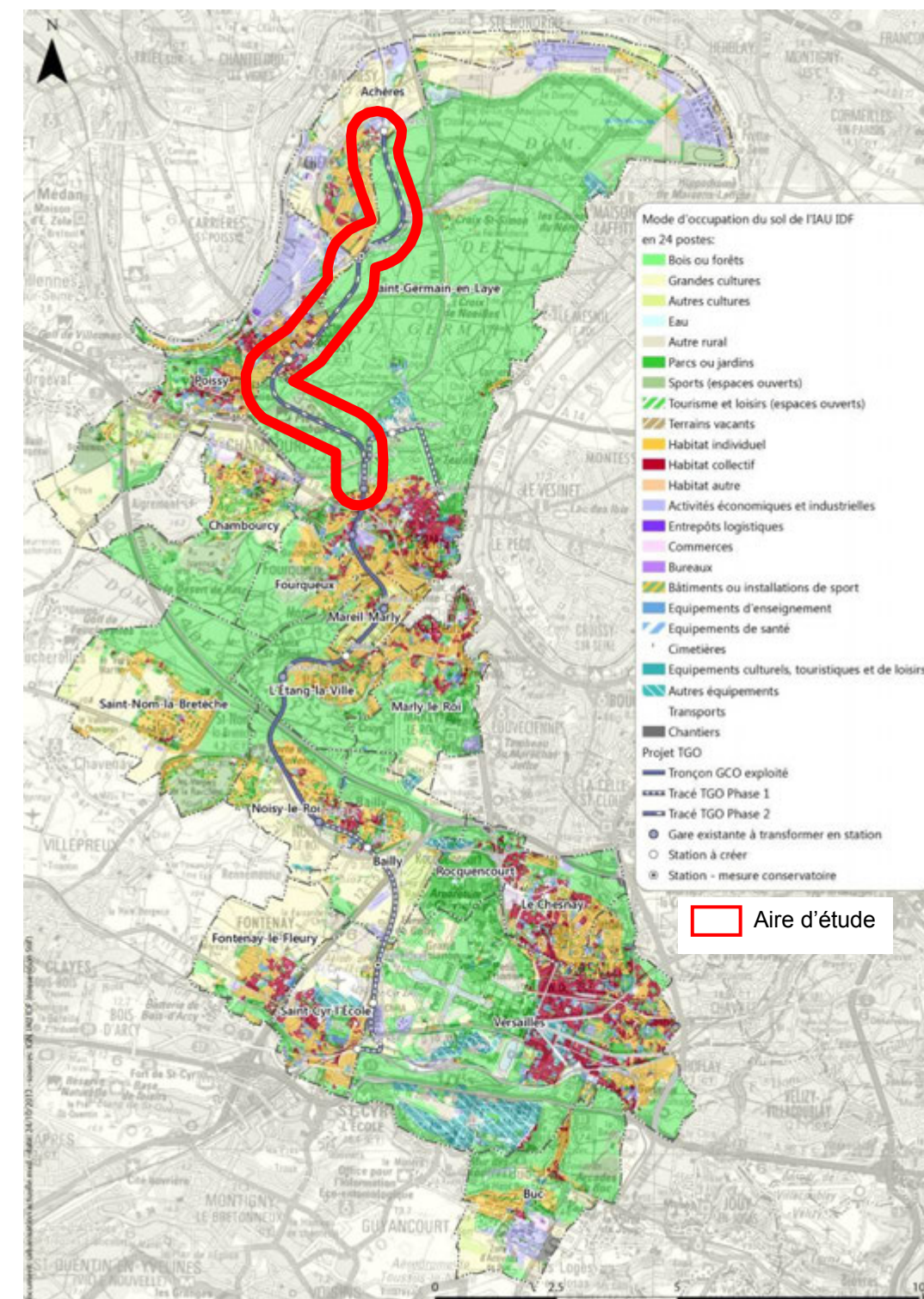


Figure 11 : Mode d'occupation du sol des communes concernées par la TGO (phase 1 et 2), selon la nomenclature en 24 catégories.

Source : IAU IDF



## 2.4. Analyse socio-démographique de la situation actuelle

Les données sont issues du recensement général de la Population (RGP) de 2008 de l'INSEE.

Deux ensembles d'urbanisation continue se détachent au sein du périmètre d'étude :

- **le secteur des communes du nord du périmètre de l'aire d'étude de TGO phase 2** : le secteur le plus densément peuplé se situant au centre de Poissy, au sud d'Achères et au cœur de Chambourcy ;
- **Saint-Germain-en-Laye.**

Le périmètre d'étude de TGO phases 1 et 2 regroupe 102 000 habitants et 49 000 emplois en 2008.

### 2.4.1. Répartition des populations

La répartition de la population est présentée sur la carte ci-contre et le tableau ci-dessous

Territoire	Population totale 2008	Densité de population au km <sup>2</sup> en 2008	Évolution de population 1999-2008	Répartition de la population à l'échelle de l'aire d'étude 2008
Nord du périmètre	62 000	2 020	+ 6%	61%
Saint-Germain-en-Laye	40 000	830	+ 7%	39%

Tableau 1 : Caractéristiques de la population dans le périmètre d'étude

Source : INSEE, recensement général de la population 2008

Saint-Germain-en-Laye est la ville la plus peuplée de la zone d'étude, sa population étant de 40 000 habitants. Achères est la commune la moins peuplée avec moins de 20 000 habitants.

Le secteur le plus peuplé est situé au sud de l'aire d'étude de la phase 2 de la TGO (Saint-Germain-en-Laye).

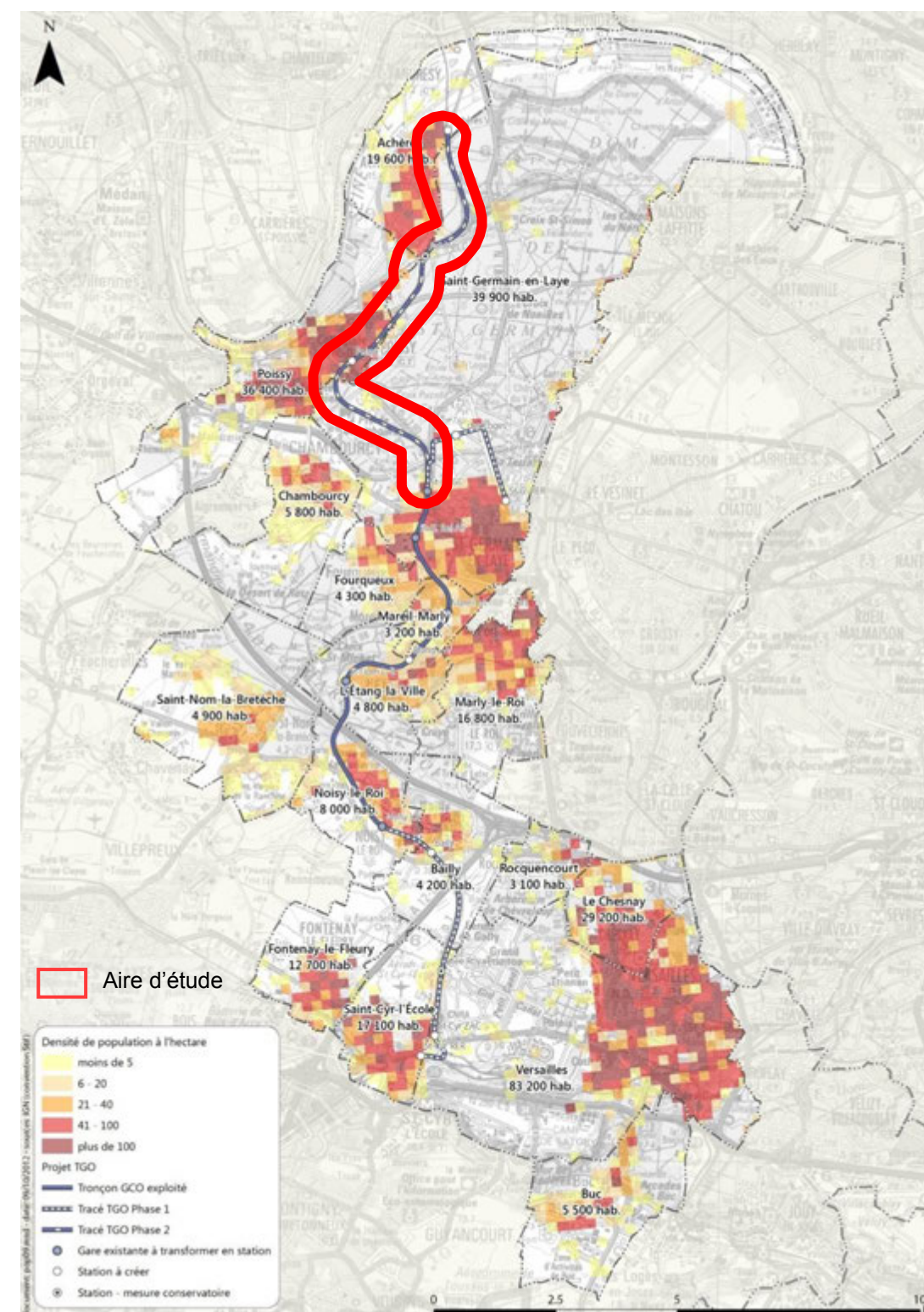


Figure 12 : Densité de population en 2008 des communes concernées par la TGO (phase 1 et 2)

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012



### 2.4.2. Répartition des emplois

Les emplois, au sein du périmètre d'étude se répartissent de la façon suivante :

- **les communes du nord du périmètre**, accueillent 28 000 emplois, soit 57% des emplois. Le nord de Poissy et la Plaine de Chambourcy sont les secteurs les plus denses ;
- **la commune de Saint-Germain-en-Laye** accueille 21 000 emplois, soit 43% de l'ensemble.

La répartition des emplois au sein des communes de la zone d'étude est présentée sur la carte ci-contre et le tableau ci-dessous.

Enfin, hors zone d'étude mais à proximité, l'on peut considérer :

- la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- l'agglomération de Versailles ;
- le plateau de Saclay ;
- la zone d'emplois de Vélizy-Villacoublay.

Territoire	Emplois en 2008	Densité d'emploi au km <sup>2</sup> en 2008	Évolution du nombre d'emplois 1999-2008	Répartition des emplois à l'échelle de l'aire d'étude 2008
Nord du périmètre	28 000	772	+ 18%	57%
Saint-Germain-en-Laye	21 000	396	+ 10%	43%

Tableau 2 : Caractéristiques de l'emploi dans le périmètre d'étude

Source : INSEE, recensement général de la population 2008

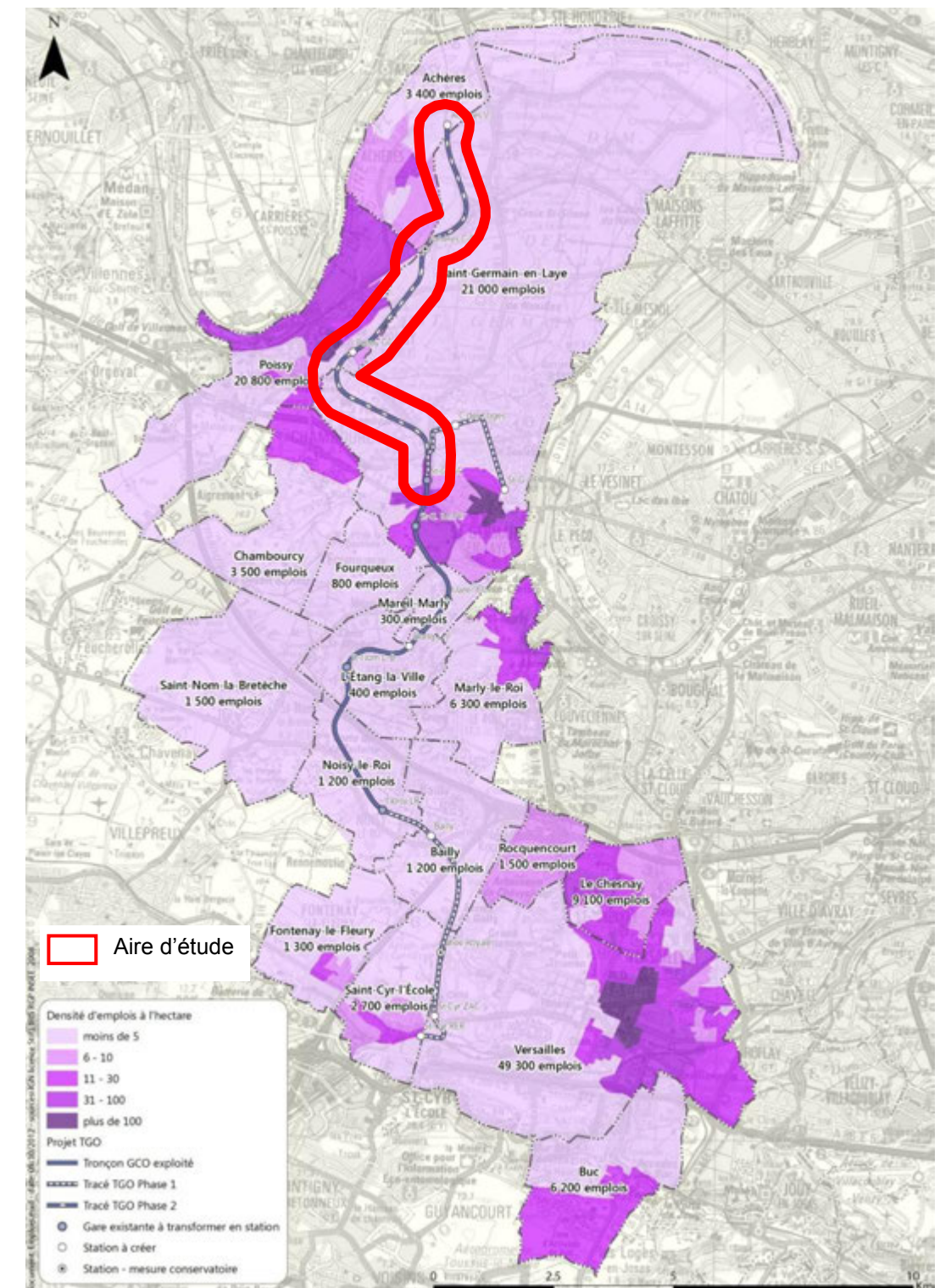


Figure 13 : Densité d'emplois en 2008 sur les communes concernées par la TGO (phase 1 et 2)

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012



## 2.5. Analyse des déplacements actuels

L'analyse des déplacements s'intéresse aux migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail pour les actifs et le domicile et l'établissement scolaire pour les étudiants.

Les analyses des navettes domicile-travail et domicile-études ont été réalisées à partir des données issues du recensement de population de l'INSEE de 2008.

### 2.5.1. Déplacements internes et externes des communes de la bande d'étude

#### 2.5.1.1. Domicile – Travail

Près de la moitié (40 %) des migrations pendulaires émises par le périmètre d'étude correspondent à des échanges internes dont 70 % sont internes à la commune d'origine. Les échanges entre communes du périmètre d'étude sont fortement orientés vers les trois pôles d'emplois principaux : Saint-Germain-en-Laye (20%), Versailles-Le Chesnay (41%) et Poissy (11%). Les communes desservies par la Grande Ceinture Ouest échangent majoritairement avec Saint-Germain-en-Laye et les communes limitrophes de Versailles avec le secteur Versailles-Le Chesnay.

Malgré la présence de la Grande Ceinture Ouest, la part modale Transport en Commun (TC) est particulièrement faible sur les échanges avec Saint-Germain-en-Laye (11 à 30 %). À l'inverse, les réseaux bus et ferrés qui relient Versailles aux villes voisines sont attractifs avec une part modale TC moyenne de 41 %. La part modale TC des échanges avec Poissy est plus faible : elle oscille entre 16 % et 20 %.

Au-delà du secteur d'étude, les déplacements se font majoritairement avec le reste des Yvelines, les Hauts de Seine et Paris. Les communes actuellement desservies par une offre de transport structurante (Saint-Germain-en-Laye, Versailles, Poissy) sont celles qui échangent le plus avec ces départements.

Au total, on observe un flux d'environ 2000 flux de navettes Domicile-Travail directes ou en correspondance du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) et au-delà (Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines) et environ 6700 flux de navettes directes dans l'autre sens.

#### 2.5.1.2. Domicile - Etudes

La structure des migrations pendulaires domicile-études internes au périmètre est relativement proche de la structure des migrations pendulaires domicile-travail : prédominance des flux internes aux communes ou en échange avec les trois pôles d'enseignement Saint-Germain-en-Laye, Versailles-Le-Chesnay et, dans une moindre mesure, Poissy.

52 000 flux sont internes aux communes du périmètre d'étude. Le périmètre d'étude reçoit 43 000 flux de navettes domicile-études (dont 10 500 en provenance des communes du périmètre). Parmi les 43 000 flux de navettes, 46 % sont à destination de Versailles et du Chesnay, 29 % de Saint-Germain-en-Laye et 10 % à destination de Poissy.

Cette structure des migrations pendulaires s'explique par la présence d'un grand nombre d'établissements d'enseignement notamment supérieur sur ces communes. Ces trois pôles attirent de nombreuses migrations pendulaires en provenance de la région, principalement en provenance du reste du département des Yvelines. Parmi les principales provenances des élèves / étudiants du périmètre d'étude, 70 % proviennent du reste des Yvelines, 12 % des Hauts-de-Seine et 5 % de Paris.

Les cartes ci-après présentent les flux de déplacement.

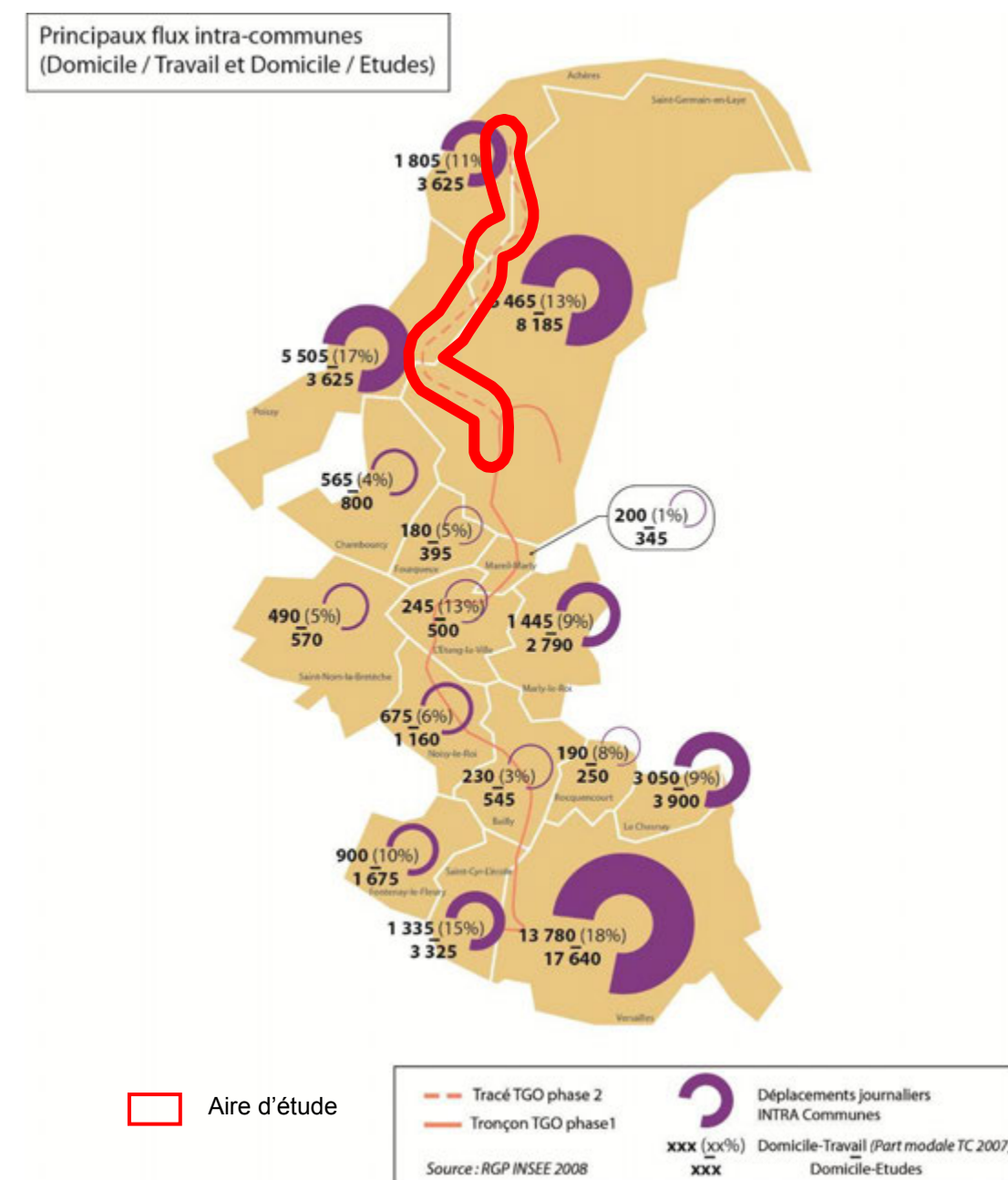


Figure 14 : Principaux flux intra-communes (domicile-travail et domicile-études)

Principaux flux Domicile / Travail dans la zone d'étude

Aire d'étude

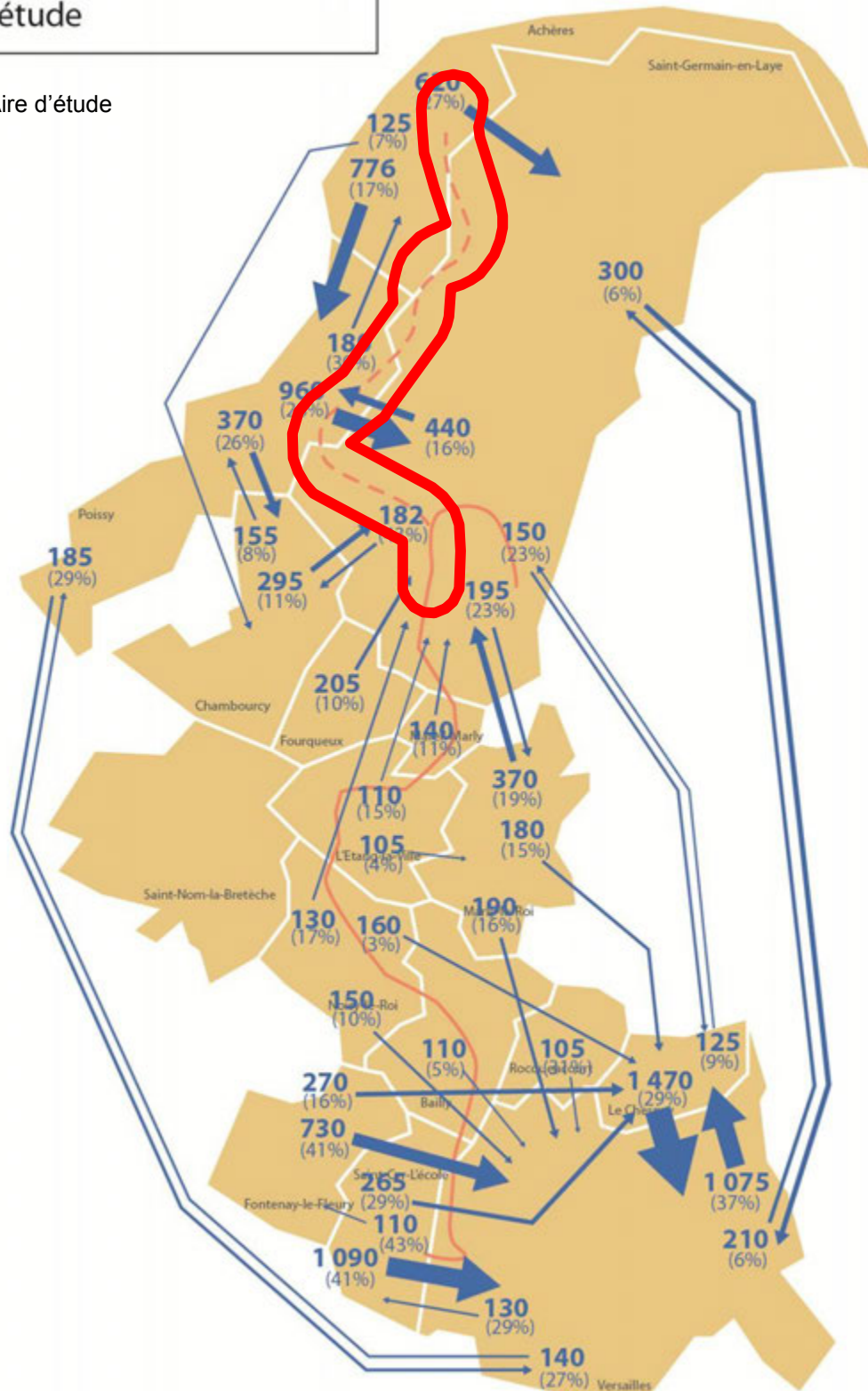


Figure 15 : Principaux flux domicile-travail

Principaux flux Domicile / Etudes dans la zone d'étude

Aire d'étude

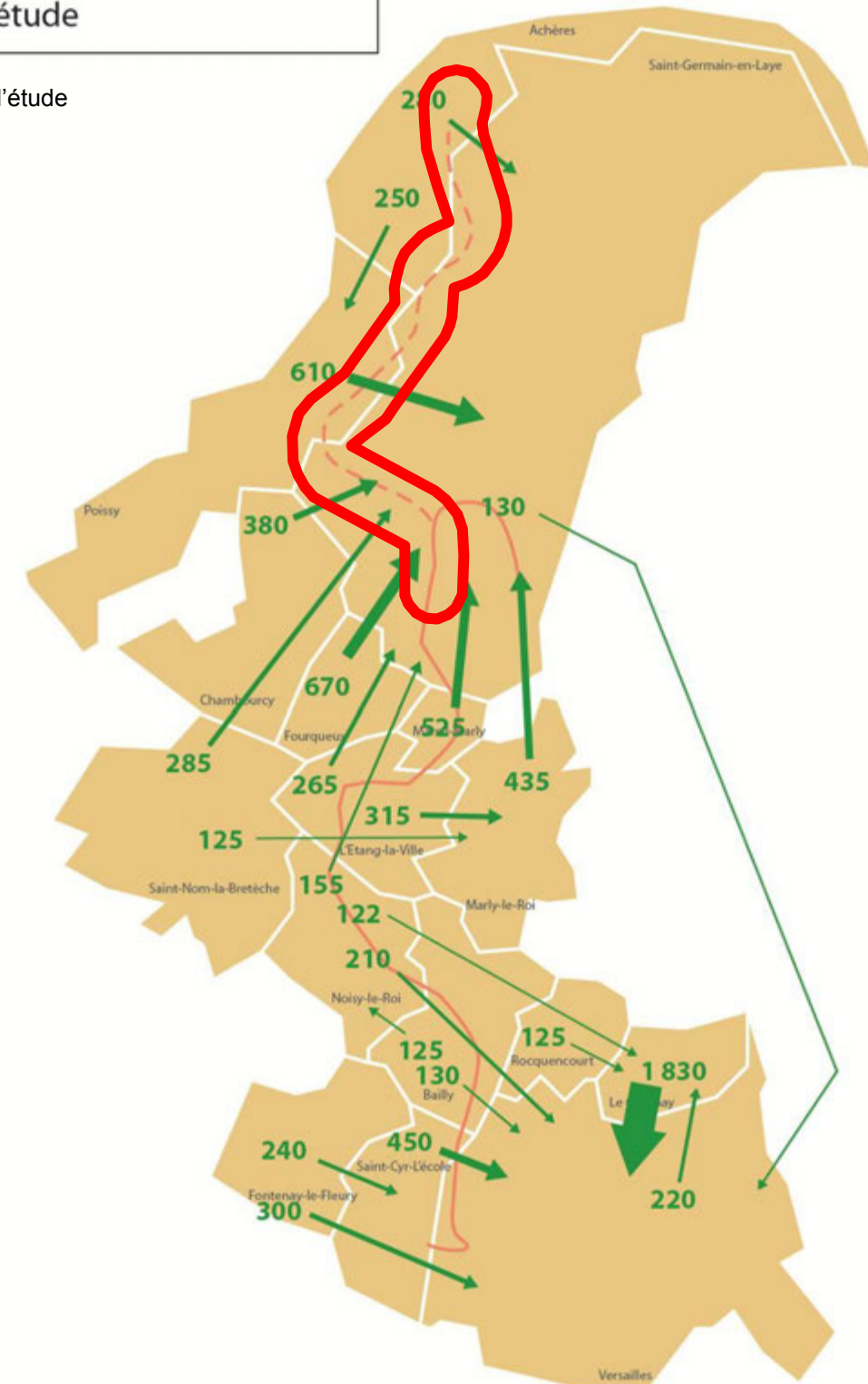


Figure 16 : Principaux flux des navettes domicile-étude







### 2.5.2. Des flux de déplacements internes organisés en trois bassins

L'analyse des flux de navettes Domicile/Travail et de navettes Domicile/Étude échangés entre les communes dans un périmètre d'influence élargi (tenant compte des potentialités de rabattement au droit des gares existantes) montre que celui-ci est composé de trois bassins de vie dissociés :

- **un bassin Nord composé des communes de Saint-Germain-en-Laye et d'une partie des communes de la Forêt de Marly (Fourqueux, Mareil-Marly).** Ce bassin se révèle fortement polarisé par le centre de Saint-Germain-en-Laye, second pôle le plus important de la zone d'étude et dans une moindre mesure, par le centre de Poissy.

Ces communes sont vouées à se développer fortement au cours des 20 prochaines années à la fois par des projets urbains et économiques et d'infrastructure.

- **un bassin Médian composé des communes de la Forêt de Marly soit l'Étang la Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly.** Les communes de ce bassin, éloignées à la fois de Versailles et de Saint Germain-en-Laye, sont de type "multipolarisé", leurs centres d'attraction étant répartis entre plusieurs communes (Marly-le-Roi, Versailles, communes voisines...).
- **un bassin Sud composé des communes de Rocquencourt, Saint-Cyr, Fontenay-le-Fleury, Buc, Versailles et Le Chesnay.** Ce bassin est centré sur Versailles et Le Chesnay qui fonctionnent comme une ville-centre unique.

La zone de Versailles-le-Chesnay est le pôle urbain et économique le plus important du périmètre d'étude. Dans un horizon de 20 ans, il connaîtra le développement de nombreux projets économiques, principalement autour de Saint-Cyr-l'École et du Sud de Versailles ainsi que de nombreux projets de transports en commun et routiers.

### 2.5.3. Synthèse de l'analyse des déplacements

L'analyse des flux de navettes Domicile/Travail et navettes Domicile/Étude met en exergue que trois bassins de vie générant la majorité des déplacements sont présents au sein du périmètre d'étude élargi. Il s'agit :

- **d'un bassin Nord** (Saint-Germain-en-Laye et une partie des communes de Fourqueux et Mareil-Marly) ;
- **d'un bassin Médian** (l'Étang la Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly) ;
- **d'un bassin Sud** (Rocquencourt, Saint-Cyr, Fontenay-le-Fleury, Buc, Versailles et Le Chesnay)

#### Les flux Nord-Sud et Sud-Nord prédominent.

Les flux de navettes échangés entre les bassins Nord et Sud du périmètre élargi, qui rassemblent pourtant l'essentiel de la population du périmètre, se révèlent toutefois faibles.

**Au-delà du secteur d'étude, les flux de navettes domicile-travail se font majoritairement avec le reste des Yvelines, les Hauts de Seine et Paris.** Les communes actuellement desservies par une offre de transport structurante (Saint-Germain-en-Laye Germain, Versailles, Poissy) sont celles qui échangent le plus avec ces départements.

Concernant, les flux de migrations pendulaires domicile-étude, les flux entrants dominant et proviennent essentiellement du département des Yvelines.

## 2.6. Description des réseaux et de l'offre de transport

### 2.6.1. Réseau routier

La carte du réseau routier est présentée page suivante

#### 2.6.1.1. Organisation actuelle du réseau routier et trafics

Le département des Yvelines recense sur son territoire une grande densité d'infrastructures routières structurantes.

Le réseau autoroutier structurant (A12, A13, A14) a une orientation permettant de relier la capitale.

L'A86 constitue une seconde rocade pour l'agglomération parisienne, la première étant constituée par le boulevard périphérique.

Les routes nationales RN13, RN184 et RN12 constituent également des axes structurants du département qui intéressent la zone d'étude.

De nombreuses voies départementales complètent le maillage et offrent une desserte privilégiée des communes.

Les axes routiers les plus chargés du périmètre du projet (axes supportant plus de 30 000 véhicules par jour) sont :

- les axes radiaux autoroutiers non payants avec des trafics pouvant dépasser les 60 000 véhicules / jour (A12, A13, A86) ;
- les routes nationales et départementales qui permettent des liaisons de rocade : la RN 13 à hauteur de Saint-Germain-en-Laye et de Port-Marly, la RN 186 à hauteur de La Celle-Saint-Cloud, la RN12 entre Saint-Cyr-l'École et Versailles et la RD190 au niveau du franchissement de la Seine à Poissy.

Faute d'infrastructure autoroutière en rocade, d'importants flux routiers se reportent sur des 2 x 2 voies, classées en route nationale ou départementale en direction de la Boucle de Chanteloup (RD 190), dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (RN 184) ou entre Rocquencourt et Versailles (RN 186).

**Toutefois, le réseau viaire de la bande d'étude souffre aujourd'hui de congestion aux heures de pointe.**

Des ralentissements ou bouchons sont ainsi quotidiennement observés sur les autoroutes A13 (de part et d'autre du triangle de Rocquencourt) et A12 (plaine de Versailles) mais également sur les RN13 et RN184 à hauteur de Saint-Germain-en-Laye (carrefour de Bel-Air notamment).

Le réseau départemental est également saturé aux heures de pointe en entrée des agglomérations, notamment sur la RD190 et la RD284 à Saint-Germain-en-Laye et la RD7 et la RD10 à Saint-Cyr-l'École.

Le tableau ci-après présente les principaux trafics sur les réseaux routiers national et départemental au sein de l'aire d'étude.

Type de route	Axe	Tronçon	Comptages Véhicules/jour (Années)
Autoroutes	A14	Poissy - La Défense	28 700 (2010)
	A13	Poissy - Bailly	82 600 (2008)
	A12	Bois-d'Arcy - Bailly	132 300 (2008)
Routes nationales	13	Saint-Germain-en-Laye - Port-Marly	42 100 (2010)
	13	Chambourcy - Saint-Germain-en-Laye	18 000 (2010)
	184	Achères - Saint-Germain-en-Laye	25 700 (2010)
	184	Saint-Germain (N184) – Saint-Germain (N13)	10 900 (2008)
	12	Saint-Cyr-l'École - Versailles	86 300 (2010)
Routes départementales	7	Saint-Cyr-l'École - Bailly	12 900 (2011)
	10	Saint-Cyr-l'École - Versailles	18 615 (2006)
	190	Saint-Germain-en-Laye - Le Pecq	18 842 (2006)
	284	Saint-Germain (Camp des Loges) - Saint-Germain (RER)	8 717 (2006)
	307	Saint-Nom-la-Bretèche - Noisy-le-Roi	18 698 (2008)
	307	Noisy-le-Roi - Bailly	27 247 (2008)

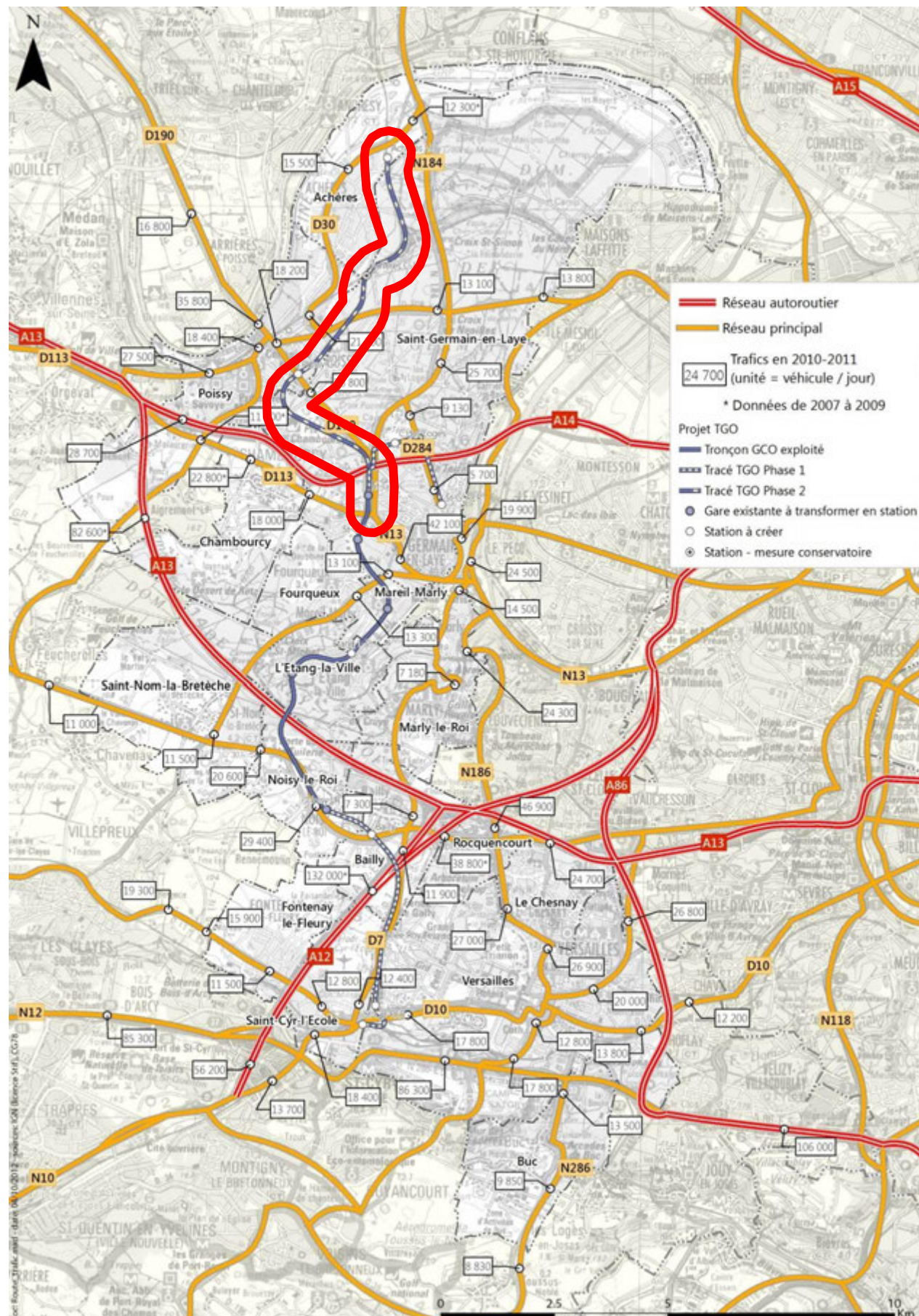
Tableau 3 : Flux routiers sur les principales voies de l'aire d'étude



Figure 19 : Le réseau routier principal et trafics journaliers 2010-2011

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012

 Aire d'étude



**La RD190 (Triel - Poissy - Saint-Germain-en-Laye)**

Le trafic de la RD190 au niveau de Poissy constitue une bonne illustration des déplacements du secteur. Le trafic moyen en 2012 approche 39 000 véhicules par jour ouvrable de base (deux sens confondus) au droit du franchissement de la Seine.

Trafic Moyen Journalier (2012)	Sens 1 vers Triel	Sens 2 vers Saint-Germain-en-Laye
<b>Jour ouvrable</b>	18 620	20 356
<b>Samedi et veille de fête</b>	12 047	17 657
<b>Dimanche et fêtes</b>	16 266	12 708

Tableau 4 : Trafics moyens journaliers sur la RD190 (en 2012)

Les courbes suivantes présentent les trafics moyens tous véhicules en Jour Ouvrable de Base sur la RD190 relevés sur une durée de 9 mois en 2012 (courbe bleue : sens vers Triel ; courbe rouge : sens vers Saint-Germain-en-Laye) au niveau de la commune de Poissy (au droit du franchissement de la Seine).

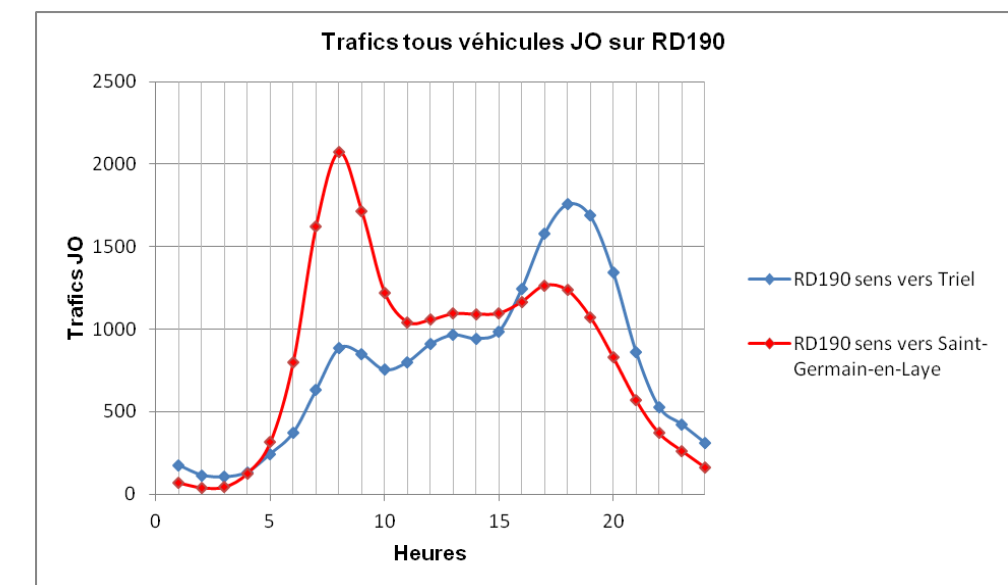


Figure 20 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD190

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012

Le trafic de la RD190 qui relie Poissy à Saint-Germain-en-Laye est très marqué par un trafic pendulaire domicile-travail.

Le trafic comptabilise entre 1500 et 2000 véhicules/heure dans le sens vers Saint-Germain-en-Laye et entre 600 et 900 véhicules dans l'autre sens (vers Triel) sur la plage de pointe du matin (7h – 9h).

La plage de pointe du soir est plus étalée (17h – 20h) et moins déséquilibrée : le trafic vers le Nord (Triel) compte entre 1400 et 1700 véhicules ; le trafic vers le Sud (Saint-Germain-en-Laye) est moins marqué avec 800 à 1200 véhicules.



**La RD30 (Poissy – Achères)**

Le trafic de la RD30 qui longe la TGO entre les stations Poissy GC et Achères Ville illustre la densité de la circulation routière dans un secteur qui sera traversé par la TGO. Le trafic moyen en 2012 approche 19 000 véhicules par jour ouvrable de base (deux sens confondus) au niveau de la gare d'Achères ville.

Trafic Moyen Journalier (2012)	Deux sens confondus
Jour ouvrable	18 620
Samedi et veille de fête	12 047
Dimanche et fêtes	16 266

Tableau 5 : Trafics moyens journaliers sur la RD30 (2012)

La courbe suivante présente les trafics tous véhicules en Jour Ouvrable de Base sur la RD30 deux sens confondus pour le mois de juin 2012 au niveau de la gare d'Achères Ville.

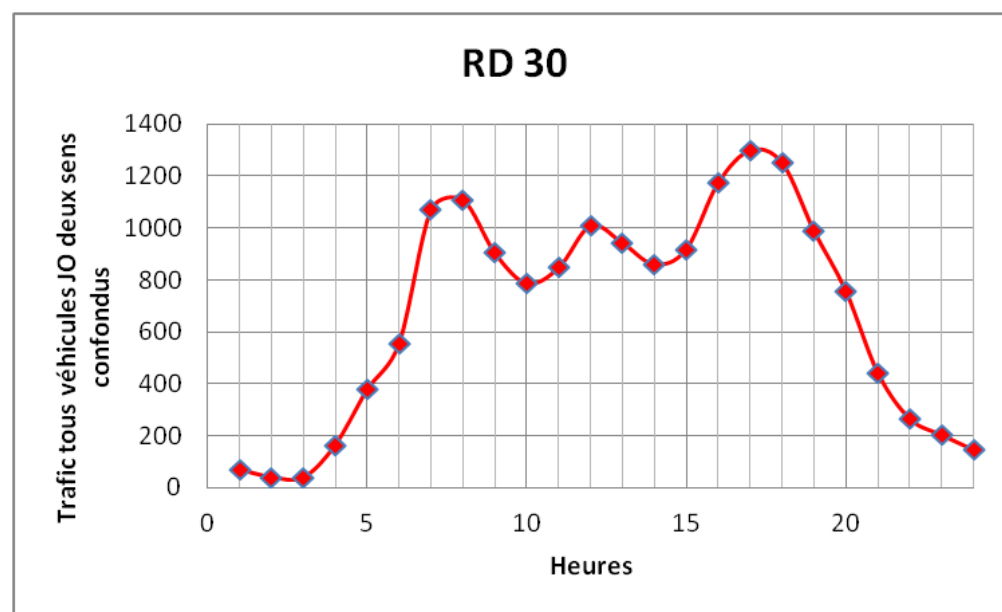


Figure 21 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD30

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012

Le trafic de la RD30 qui relie Poissy à Achères est marqué par un trafic pendulaire domicile-travail.

Le trafic se situe en moyenne annuelle entre 900 et 1100 véhicules/heure dans les deux sens sur la plage de pointe du matin (7h – 9h) et entre 1000 et 1300 véhicules dans les deux sens sur la plage de pointe du soir.

**La RN184**

Le trafic de la RN184 traversant la forêt de Saint-Germain (carrefour de Noailles) constitue également une bonne illustration des déplacements du secteur. Le trafic moyen en 2011 dépasse les 28 000 véhicules par jour ouvrable (deux sens confondus) au niveau du carrefour Croix de Noailles.

Trafic Moyen Journalier	Sens 1 vers Conflans-Sainte-Honorine	Sens 2 vers Saint-Germain-en-Laye
Jour ouvrable	13 428	14 894
Samedi et veille de fête	10 873	11 170
Dimanche et fêtes	9 767	9 984

Tableau 6 : Trafics moyens journaliers sur la RN184

Les courbes suivantes présentent les trafics tous véhicules en Jour Ouvrable sur la RN184 en 2011 (courbe bleue : sens 1 vers Conflans-Sainte-Honorine ; courbe rouge : sens 2 vers Saint-Germain-en-Laye) au niveau du carrefour Croix de Noailles.

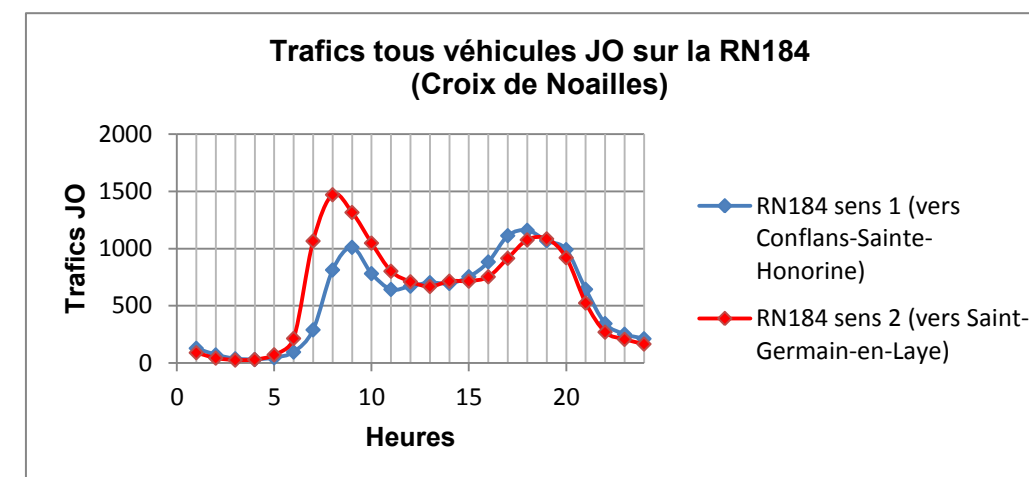


Figure 22 : Trafics tous véhicules en JO sur la RN184

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012

Le trafic de la RN184 qui relie Saint-Germain-en-Laye à Conflans-Sainte-Honorine est très marqué par un trafic pendulaire domicile-travail.

Le trafic se situe entre 1000 et 1500 véhicules/heure en direction de Saint-Germain-en-Laye et entre 400 et 1000 véhicules/heure en direction de Conflans-Sainte-Honorine sur la plage de pointe du matin (7h – 9h). La plage de pointe du soir est plus étalée (17h – 20h) et moins déséquilibrée : le trafic dans les deux sens (Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye) compte entre 800 et 1200 véhicules.

Même si on ne connaît pas les « origines/destinations » des véhicules empruntant ces axes (RD190, RD30 et RN184), la probabilité d'un report d'une partie de ce trafic sur la TGO est forte, et plus encore avec l'augmentation inéluctable du prix du carburant.

### 2.6.1.2. Itinéraire de convois exceptionnels

Il n'y a pas d'itinéraire désigné pour les convois exceptionnels dans le Département des Yvelines.

Le Département met cependant à disposition des transporteurs, un plan des gabarits d'ouvrages d'art sur ses principaux axes départementaux susceptibles d'être empruntés par les convois exceptionnels.

Les demandes de convois exceptionnels les plus contraignantes sont ainsi analysées au cas par cas par les services concernés afin d'adapter au mieux l'itinéraire.

Dans la bande d'étude, les axes ayant bénéficié d'un recensement du gabarit d'ouvrages d'art et supportant préférentiellement les convois exceptionnels sont, du Nord au Sud (*hors réseaux autoroutiers*) :

- la RN184 (Saint-Germain-en-Laye et Achères) ;
- la RD30 (Poissy et Achères) ;
- la RD308 (Poissy et Saint-Germain-en-Laye) ;
- la RD190 (Poissy et Saint-Germain-en-Laye) ;
- la RD113 (ex RN13 - Saint-Germain-en-Laye) ;
- la RD10 (Versailles et Saint-Cyr-l'École).



## 2.6.2. Infrastructures ferroviaires et offre de transport en commun

Le réseau ferré actuel est essentiellement constitué de radiales au départ de différentes gares parisiennes (Saint-Lazare, Montparnasse, Châtelet, Saint-Michel Notre-Dame,...).

### 2.6.2.1. Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude

**Dans la zone d'étude, l'offre en transport ferroviaire se compose de deux RER : RER A et RER C, de plusieurs lignes Transilien et de la GCO.**

Au Nord du périmètre d'étude, le RER A, scindé en trois branches à partir de Nanterre (Poissy, Cergy et Saint-Germain-en-Laye), dessert chacune des branches avec une fréquence de 10 minutes en heure de pointe. La gare de Saint-Germain-en-Laye est reliée en une demi-heure environ au centre de Paris. La gare de Poissy constitue également un arrêt de la liaison Paris Saint-Lazare-Mantes-la-Jolie.

Le RER C dessert les gares de Versailles-Chantiers et de Saint-Cyr-l'Ecole.

Dans la zone centrale du périmètre, la gare de Saint-Nom-la-Bretèche est terminus de la liaison radiale vers Paris - Gare Saint-Lazare. Elle est desservie toutes les 15 minutes en heure de pointe, pour un temps de parcours de 40 minutes environ. Elle présente une correspondance avec la ligne de la Grande Ceinture Ouest.



Figure 23 : Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

### 2.6.2.2. Infrastructures ferroviaires

Pour l'ensemble des flux de voyageurs, les infrastructures ferroviaires en terme de temps de parcours peuvent drainer :

- le **bassin Nord**, par la ligne RER A (gare de Saint-Germain-en-Laye) ainsi que les lignes J et L du Transilien ;
- le **bassin Médian**, par la ligne Saint-Nom-la-Bretèche - Paris-Saint-Lazare ;
- le **bassin Sud** : par la ligne du RER C qui dessert les gares de Saint-Cyr RER, Versailles Chantiers et Versailles Rive Gauche ; ainsi que les lignes du réseau Paris Montparnasse comprenant la ligne N du Transilien (Paris- Montparnasse à Mantes-la-Jolie, Dreux et Rambouillet) desservant Versailles Chantiers, Saint-Cyr et Fontenay ; et pour finir la ligne U du Transilien (La Verrière - La Défense) qui dessert Versailles Chantiers et Saint-Cyr.

Les dessertes ferroviaires offertes permettent de rejoindre :

- le pôle de La Défense avec un temps de parcours d'environ 20 à 30 minutes selon les gares ;
- le centre de Paris (Châtelet, Saint-Michel ou Saint-Lazare) avec un temps de parcours d'environ 20, 30 ou 40 minutes selon la gare de rabattement ;
- la gare de Paris Montparnasse en 15 - 30 minutes.

Toutefois, certaines zones du périmètre élargi se révèlent mal ou faiblement reliées à ces gares.

Ces défauts de liaison sont liés :

- aux questions de congestion rencontrées à l'approche des gares. C'est le cas des gares de Saint-Germain-en-Laye RER, de Versailles-Chantiers ...
- à des défauts de maillage du réseau de transport en commun.

2.6.2.3. La Grande Ceinture Ouest

La ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO), mise en service en décembre 2004, relie les gares de Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi ; elle est longue de 9 km et comporte 5 arrêts : Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture, Saint-Germain-en-Laye Bel-Air - Fourqueux, Mareil-Marly, Saint-Nom-la-Bretèche Forêt de Marly et Noisy-le-Roi.

En novembre 2012, le trafic concernait 1 880 montants en jour ouvrable de base (JOB).

Elle permet des correspondances avec la ligne L du Transilien « Saint Nom la Bretèche - Gare de Paris Saint-Lazare ». En outre, sa mise en service s'est accompagnée d'une restructuration du réseau d'autobus des communes traversées afin de mieux desservir les gares de la Grande Ceinture Ouest.

Le temps de parcours de la gare de Saint-Germain GC à la gare de Noisy-le-Roi est de 13 minutes actuellement.

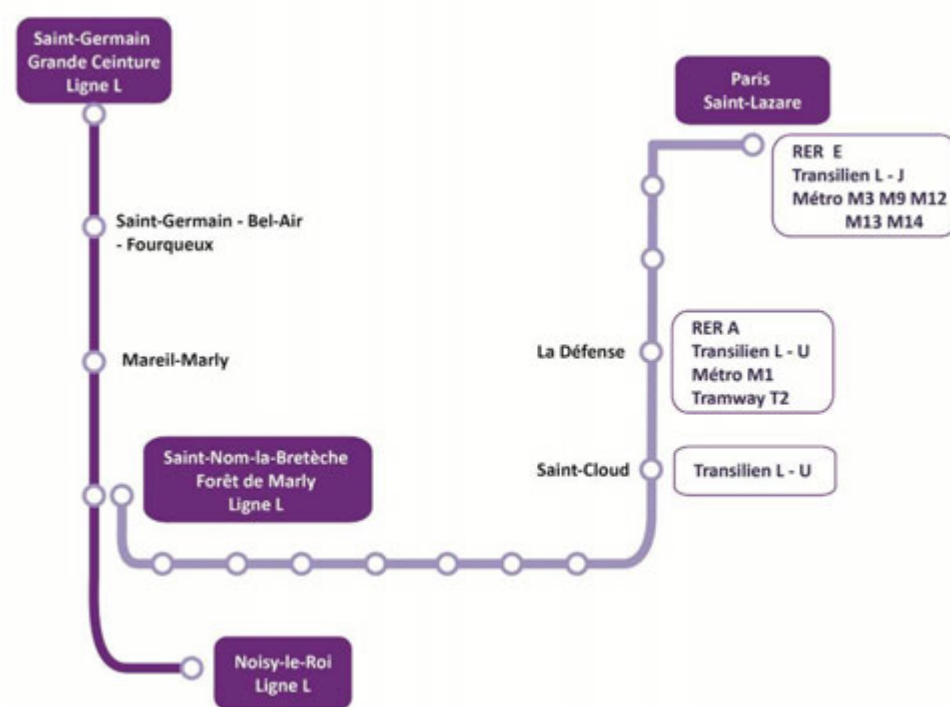


Figure 24 : Diagramme de la ligne GCO et correspondance avec le réseau Saint-Lazare  
Source : STIF

Les dessertes sont assurées par train, de 5h30 à 22h, à des fréquences variant selon le type de jour et la période de la journée. En jour de semaine, les dessertes sont assurées à un intervalle de passage de 15 minutes en période de pointe et de 30 minutes en période creuse.

Le détail de l'offre proposée selon le jour considéré est présenté dans le tableau ci-après.

OFFRE DE TRANSPORT DE LA GCO			
Sens Noisy-le-Roi => Saint-Germain GC			
Jeudi	HP : 15 min entre 6h15 et 9h45 puis entre 17h et 20h45		
	Amplitude : de 6h15 à 22h		HC : 30 min
Samedi	HP : 15 min entre 7h et 9h00 puis entre 18h30 et 19h45		
	Amplitude : de 6h30 à 22h		HC : 30 min
Dimanche	30 min toute la journée de 6h30 à 22h		

Tableau 7 : Offre de transport de la GCO

Source : Site Transilien

Les gares principales de descente des voyageurs à la période de pointe du matin sont Saint-Nom-la-Bretèche (correspondance avec les trains de Paris – Saint Lazare) et Saint-Germain Bel Air - Fourqueux (correspondances avec les lignes de bus).

La station Saint-Germain GC, bien que terminus de la ligne, enregistre un trafic voyageurs faible (moins de 10% du trafic total de la ligne) ; elle ne joue pas le rôle de pôle de rabattement de voyageurs vers la liaison, probablement du fait de sa position excentrée par rapport à l'itinéraire des lignes de bus convergeant vers Saint-Germain RER.

Ces analyses montrent que la liaison GCO permet de relier une partie des communes du bassin médian du périmètre du projet à la ligne Transilien "Saint-Nom-la-Bretèche - Gare de Paris Saint-Lazare" mais elle enregistre un trafic "voyageurs" relativement modeste. Ce dernier est en rapport avec le faible maillage qu'elle offre avec le réseau francilien (RER et Transilien) et avec le réseau d'autobus local.



#### 2.6.2.4. Réseau de bus

Le réseau d'autobus du périmètre du projet est assez concentré autour de deux pôles : Saint-Germain-en-Laye - Poissy et Versailles - Le Chesnay. Il est principalement exploité par Veolia Transport, CSO (groupe Véolia Transport) et Phébus (groupe Keolis).

Trois lignes supportent un trafic supérieur à 3,5 millions de voyageurs par an :

- une ligne radiale RATP qui relie la Défense au centre-ville de Saint-Germain-en-Laye ;
- une ligne radiale RATP qui relie Boulogne au Château de Versailles ;
- une ligne en rocade du réseau Phébus entre Le Chesnay et Versailles.

L'axe Versailles - Le Chesnay compte trois lignes à plus de 2 millions de voyageurs par an. Ces deux villes limitrophes ne sont pas reliées par d'autres modes de transports en commun plus lourds.

Au Nord, les lignes qui relient les villes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Achères et Conflans-Sainte-Honorine (*hors zone d'étude du projet*) transportent entre 1,2 et 2 millions de voyageurs par an.

**Il n'y a pas de flux importants en bus reliant le Nord et le Sud de la zone d'étude du projet car les liaisons Nord -Sud sont plus rapides en utilisant le mode ferré avec correspondance à La Défense.**

Il convient toutefois de mentionner la ligne 01 Saint-Germain-en-Laye – Versailles Rive Gauche exploitée par Véolia.

## 2.7. Perspectives d'évolution dans le secteur d'étude

### 2.7.1. Projets d'urbanisations

#### ➤ Surface de Plancher (SDP)

La surface de plancher est une unité de calcul des surfaces de construction qui sert, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012 à la délivrance des permis de construire et des autres autorisations d'urbanisme.

Cette notion se substitue aux anciennes surface hors œuvre brute (SHOB) et surface hors œuvre nette (SHON), et est destinée à simplifier le calcul des surfaces prises en compte dans les permis de construire et autres autorisations d'urbanisme, tout en générant des possibilités de construire supérieures, de l'ordre de 10 %.

#### ➤ Surface Hors Œuvre Nette (SHON)

La SHON correspond approximativement à la partie habitable de la maison car elle ne prend pas en compte les garages, balcons, terrasses et autres éléments extérieurs à l'habitation proprement dite. Cependant elle intègre l'épaisseur des murs et des cloisons et partiellement les escaliers. L'expérience rapporte une surface habitable comprise entre 140 et 150 m<sup>2</sup> habitable pour une SHON de 170 m<sup>2</sup>.

De nombreux projets d'urbanisation concernent la zone d'étude (phase 1 et 2). Ils sont recensés ci-après par commune.

NOTA : toutes les surfaces de ce chapitre exprimées en mètres carrés constituent des surfaces de plancher, m<sup>2</sup> (ancienne SHON).

À l'horizon 2030, le secteur d'étude connaîtra de nombreux projets urbains structurants.

#### 2.7.1.1. Port Seine Métropole

Le Port Seine Métropole est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (fleuve, rail et route), porté par Ports de Paris en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique, et dont une première phase pourrait voir le jour à l'horizon 2018-2020.

Le périmètre d'étude s'étend sur 420 hectares sur les territoires des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye.



Figure 25 : Port Seine Métropole

Source : Ports de Paris, 2012

Le site est localisé à la confluence de la Seine et du débouché de l'Oise, sur l'Axe Seine (Paris - Rouen - Le Havre). Il a été identifié par la consultation internationale du Grand Paris comme l'emplacement répondant au mieux au besoin d'infrastructure logistique de la métropole francilienne.

Le futur port sera localisé de part et d'autre des infrastructures existantes du RER A :

- à l'ouest, 120 ha seront développés principalement dans le domaine du traitement des granulats ;
- à l'est, 300 ha seront dédiés au développement d'activités logistiques.

Port Seine Métropole peut constituer un pôle fluvial innovant à la confluence de la Seine et de l'Oise et créer 3 000 à 5 000 emplois directs.

Après une concertation préalable réalisée en 2013 un débat public devrait être organisé à l'automne 2014. En 2014-2016 les études d'avant-projet et d'impact devraient être réalisées. Les travaux pourraient commencer en 2018 sur le secteur Ouest, sous réserve d'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et aboutir à des premières implantations en 2020.

La plateforme sera équipée d'un Réseau Ferré Portuaire (RFP) qui comportera un raccordement pour le secteur Ouest et pour le secteur Est.



## 2.7.1.2. Achères

- La **ZAC Petite Arche** à Achères accueillera à terme sur 15 ha environ **4 500 emplois** (100 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 35 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités) et **88 logements**, un équipement sportif, un ensemble de voiries et places, un espace vert d'environ 4 hectares, en lisière de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. La date de réalisation n'est pas arrêtée. Ce projet est localisé à proximité immédiate de la gare RER d'Achères Ville. Le quartier de la gare est voué à connaître avant 2020 un développement économique majeur.

Dans le prolongement Nord-Est de la ZAC de la Petite Arche, entre la RD30 et la RN184 une zone d'aménagement concerté sera créée. Dénommée "**Grande Arche**", cet espace sera urbanisé après exploitation de son sous-sol.



Figure 26 : ZAC Petite Arche

Source : Ville d'Achères

- La **ZAC Cœur de ville** à Achères vise à la création de **950 logements** (2500 à 3000 habitants) et environ 100 emplois sur 12.4 hectares. La date d'achèvement de cette opération est prévue à l'horizon de 2017.

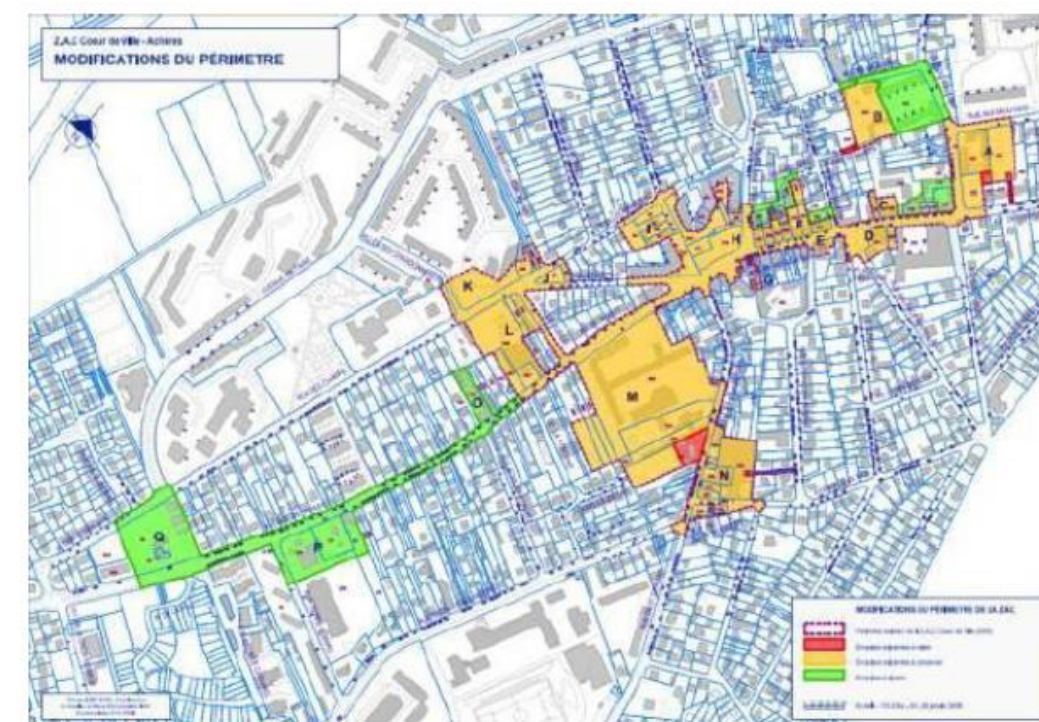


Figure 27 : ZAC Cœur de ville

Source : Ville d'Achères



## 2.7.1.3. Poissy : les projets urbains

- L'écoquartier **EOLES** à Poissy est un projet urbain développé autour de la constitution d'un parc/coulée verte, support de liens interquartiers et de mobilités en mode actif, sur un espace composé en partie de friches industrielles polluées.

Ce futur quartier comportera, sur une dizaine d'hectares, **environ 2 000 logements**, l'implantation d'un peu plus de 12 000 m<sup>2</sup> d'activités et de commerces, la création d'un groupe scolaire, d'une crèche et d'équipements collectifs complémentaires à définir.

L'écoquartier est localisé, en milieu urbain, à proximité de la gare RER A, entre la voie ferrée, l'avenue de Pontoise, la rue Saint-Sébastien et les rues des Prés et de la Faisanderie. Une étude de programmation urbaine et paysagère est en cours de finalisation et la Ville envisage de créer la ZAC EOLES fin 2013 / début 2014, pour un début de chantier en 2016 et une livraison progressive des bâtiments sur une quinzaine d'années.

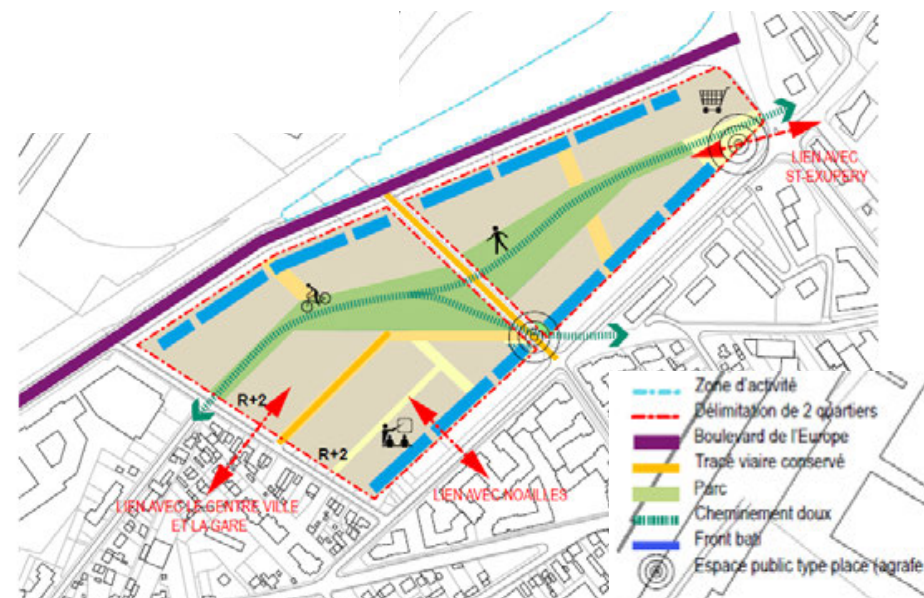


Figure 28 : EcoQuartier EOLES – Schéma directeur du quartier (haut) & vue sur le parc (bas)

Source : Ville de Poissy, et Agence d'Architecture CO BE, documents provisoires juillet 2013

- Le secteur de la gare de Poissy Grande-Ceinture connaîtra à un horizon proche le développement de deux projets d'habitat collectifs portés par le groupe SNI / OSICA, représentant près de **100 logements** et comprendra un équipement public et un local dédié à une association. Un troisième projet de construction d'un immeuble de logements en accession privée est envisagé à un horizon éloigné.

Les constructions des immeubles SNI et OSICA ont démarré en septembre 2013. Pour le troisième bâtiment Kaufman et Broad (93 logements) un recours contentieux bloque le projet depuis plus de deux ans.



Figure 29 : Perspective des constructions SNI / OSICA, rue de la Bruyère

Source : Ville de Poissy et Agence MARGOT-DUCLOT architectes associés, juillet 2013

- Il est par ailleurs constaté une **densification du bâti le long du boulevard Gambetta** qui relie la gare de RER de Poissy à la gare de Poissy Grande-Ceinture. Quatre projets d'habitat collectif sont en cours ou envisagés, dans un secteur où la densification est autorisée par le Plan Local d'Urbanisme (zone UCa du PLU).



- Le secteur de la Coudraie à Poissy connaît une opération de réaménagement importante : création de **616 logements** (dont 125 logements sociaux reconstruits sur site), démolition de 444 logements (200 logements sociaux seront reconstruits en secteur diffus dans la ville), réhabilitation de 164 logements. Le quartier sera donc composé, à terme, de près de 800 logements, d'équipements publics, de jardins partagés, d'aires de jeux et d'un petit pôle commercial en entrée de site.

Les démolitions ont démarré en 2010 et les travaux de réhabilitation ont débuté en 2012. La ZAC a été créée le 21 juin 2012 par arrêté préfectoral. L'aménageur a été désigné le 27 mars 2013. Les premières constructions neuves auront lieu en 2013 - 2014.



Figure 30 : Réaménagement du secteur de la Coudraie

Source : Ville de Poissy

- **Poissy-sud** (ex-Terrasses-de-Poncy) est l'une des opérations majeures d'urbanisme à Poissy, portée par la ville et l'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA). Actuellement en phase de programmation urbaine et paysagère, ses caractéristiques et son horizon de réalisation restent à définir. La ville ambitionne d'y implanter entre autres des activités.

#### 2.7.1.4. Chambourcy : projets urbains et d'équipements

- Le secteur commercial des vergers de la Plaine à Chambourcy a été ouvert en 2012 sur 40 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales. Il représente un potentiel de 4 300 emplois à terme. Il est localisé entre la RD113 et le site de l'hôpital.



Figure 31 : Plaine de Chambourcy : hôpital, secteur commercial et cité internationale

Étude Chambourcy Aménagement du quartier de la Plaine, DDEA, 2008

- Le **Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Chambourcy** est un projet qui vise à réunir les hôpitaux de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye dans le secteur des Vergers de la plaine. C'est un secteur qui est classé partiellement urbanisable dans le SDRIF de 1994 et classé en zone d'urbanisation préférentielle dans la révision de 2008 ainsi que dans la version remaniée de 2012. Soutenu par le Ministère de la Santé, ce projet reste en suspens suite à l'opposition de l'Agence Régionale de Santé (ARS). Des études ont été menées et un concours d'architectes a eu lieu. Prévu sur 8,8 hectares et 120 000m<sup>2</sup>, le projet accueillera 830 lits et représente **un potentiel de 4 000 emplois**. En anticipation d'une future extension, l'hôpital a acquis 8 autres hectares de réserves foncières sur un terrain mitoyen classé en zone d'urbanisation au SDRIF de 2013.

De la réalisation de ce projet, dépendent d'autres opérations d'aménagement importantes dans le secteur :

- le **développement de la « Cité Internationale »** à l'est du site du CHU de Chambourcy : à vocation universitaire, de recherche et d'activités sur 35 hectares. Afin d'accompagner le développement de ce secteur, une 2x2 voies incluant l'aménagement d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sera instituée dans le prolongement à l'est de la voirie déjà réalisée dans le cadre de l'opération des vergers de la plaine. Cet axe constituera un barreau entre Poissy à l'ouest, et l'échangeur de l'A14 à l'est ;
- le **réaménagement du site de l'hôpital de Saint-Germain-en-Laye** avec 40 000 m<sup>2</sup> des surfaces de planchers à reconquérir pour offrir de nouveaux logements, des activités et des équipements ;
- le **réaménagement du site de l'hôpital de Poissy** à vocation universitaire, de recherche et d'habitat.



## 2.7.1.5. Saint-Germain-en-Laye

- Le quartier Lisière-Pereire

Le quartier Lisière-Pereire, autour de la gare de la Grande Ceinture Ouest est un projet dont le développement s'étalera de 2013 à 2017. L'opération a été pensée autour de l'arrivée du tram-train avec pour enjeu un traitement urbain et paysager de grande qualité permettant une requalification de l'entrée nord de la ville.

Ce projet mixte verra la création de logements (26 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dont 30% en logements sociaux familiaux et étudiants conventionnés), d'activités (24 000 m<sup>2</sup>), d'une crèche (40 berceaux), d'une résidence de personnes âgées, de parkings (dont 200 places pour la gare) et d'un marché.

L'enquête publique conjointe relative au projet « Lisière Pereire » et à la révision simplifiée du Plan local d'urbanisme s'est déroulée du 7 janvier au 9 février 2013.

A l'issue de cette enquête le commissaire enquêteur a adressé son rapport et ses conclusions à la Ville le 9 mars 2013, dans lequel il a formulé un avis favorable assorti d'une réserve et de trois recommandations.

Compte tenu de cette réserve et de ces recommandations, le projet d'aménagement a intégré les modifications demandées et la révision simplifiée du PLU a été adaptée en conséquence. Ces modifications du PLU sont en lien à l'orientation d'aménagement n°2 et concernent la modification des articles UCc6 et UCc12 du PLU dans les termes préconisés par le Commissaire enquêteur, i.e. « limiter la hauteur des bâtiments à proximité du quartier pavillonnaire rue Turgot dans le lot à R+2 - R+3 ».

Le PLU, ainsi révisé, a été approuvé en Conseil Municipal le 11 avril 2013 et l'opération déclarée d'intérêt général à cette même date.

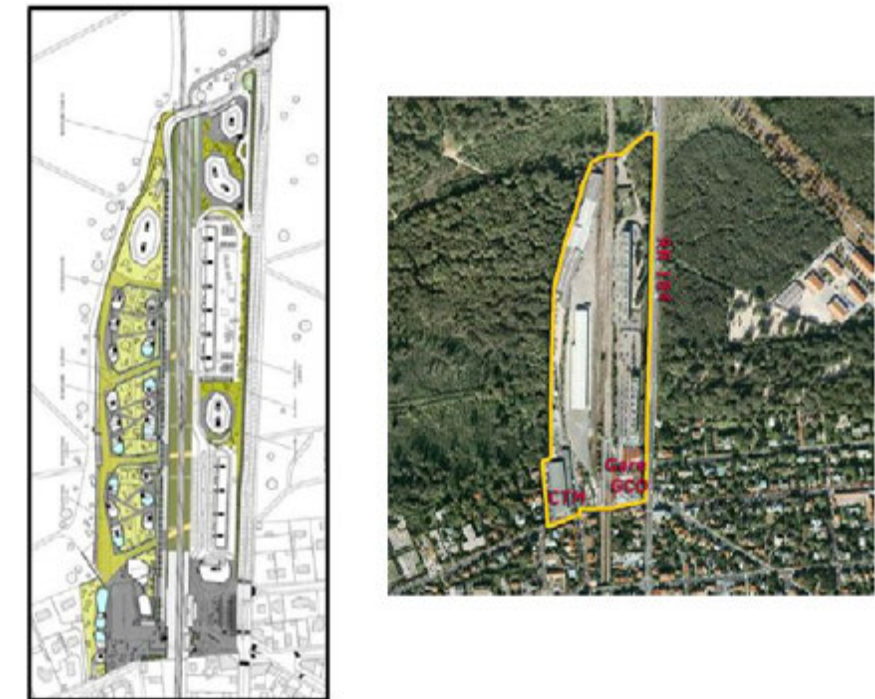


Figure 32 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire - Mars 2013

Source: Ville de Saint-Germain-en-Laye



Figure 33 : Projet Lisière Pereire

Source : Etude d'impact Terridev



- **Réaménagement de la dalle du Bel-Air**

Inscrite comme orientation spécifique au sein des « Orientations d'aménagement par secteur » du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Germain-en-Laye, l'objectif de cette opération est de redonner à ce secteur de l'attractivité.

Le principe d'urbanisme actuel de ce secteur est typique des années 70 (urbanisme de dalle) et vise à séparer les flux piétons / véhicules. Cette conception génère actuellement un repli du quartier sur lui-même et un sentiment d'insécurité dû notamment par le déclin du commerce existant et les locaux vides.

Le projet consiste en la démolition des locaux commerciaux existants acquis par la Ville, la démolition de la dalle et de la couverture du boulevard Berlioz. Le boulevard sera surélevé. Le réaménagement de la voirie et des accès ainsi que le traitement paysager de la nouvelle place et de ses abords permettront les transparences et les liaisons inter quartiers. Deux nouveaux bâtiments cylindriques seront construits. L'un abritera des services publics, une salle polyvalente et un groupement médical, l'autre des commerces de proximité. Sur la place un emplacement pour un marché forain est prévu.

L'opération est prévue en trois étapes :

- Étape n° 1 : démolition des anciens commerces, aménagement provisoire de la dalle (réalisé de janvier à juin 2012) ;
- Étape n° 2 : travaux dans la zone Schubert (en cours : de mi-juin 2013 à fin février 2014) ;
- Étape n°3 : travaux dans la zone Dukas (à venir : de mi-janvier à mi-décembre 2014).



Figure 34 : Le projet du Bel Air à Saint-Germain-en-Laye

Source : Ville de Saint-Germain

- **Camp des Loges**

Le Camp des Loges a vu l'arrivée à l'été 2013 du **centre de sécurité du programme européen Galileo**, dont le permis de construire a été accordé (50 personnes, principalement des ingénieurs de haut niveau) ainsi que la construction de **2 bâtiments de bureaux de 2500 m<sup>2</sup>** de plancher pour accueillir la relocalisation de personnels de l'armée de terre (200 emplois).



Figure 35 : Le Camp des Loges

Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

- **Le second Institut d'Études Politiques (IEP) d'Ile-de-France**

Les universités de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Cergy-Pontoise travaillent à la création du **second Institut d'Études Politiques (IEP) d'Ile-de-France** sur le site de l'actuel Institut Universitaire de Formation des Maîtres (IUFM). Ce projet s'inscrit dans le cadre de la création d'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) entre les établissements du supérieur locaux. Localisé à **proximité de la gare Saint-Germain Grande Ceinture**, ce projet rabattra des étudiants du Val d'Oise et des Yvelines. 1 000 étudiants sont attendus, dont 80 pour la première promotion dès 2014.

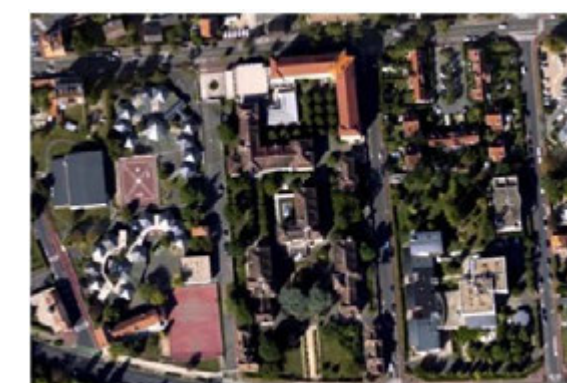


Figure 36 : Institut d'Études Politiques d'Ile-de-France

Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

- **Le secteur du Grand Cormier**

Le **secteur du Grand Cormier** est un secteur où la ville de Saint-Germain-en-Laye souhaite implanter un projet urbain à vocation d'activités. Localisé au cœur de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, le site est actuellement occupé par les voies de garage SNCF et il est en zone urbaine au PLU de la commune. Pour la ville, ce projet s'inscrit en complémentarité avec celui de création d'une gare de triage pour le Port-Seine-Métropole.



Figure 37 : Secteur du Grand Cormier

Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

- **La station d'épuration Seine-Aval**

Au nord-est du secteur d'étude, la **station d'épuration Seine-Aval** sera modernisée et connaîtra une centralisation de ses activités. 300 ha seront ainsi libérés à l'ouest du site et rendus à la Ville de Paris, l'emprise au sol de l'usine sera réduite de 40%. Ainsi, la surface totale du futur site sera de 151 ha. Déjà démarrée, l'opération s'achèvera en 2020.

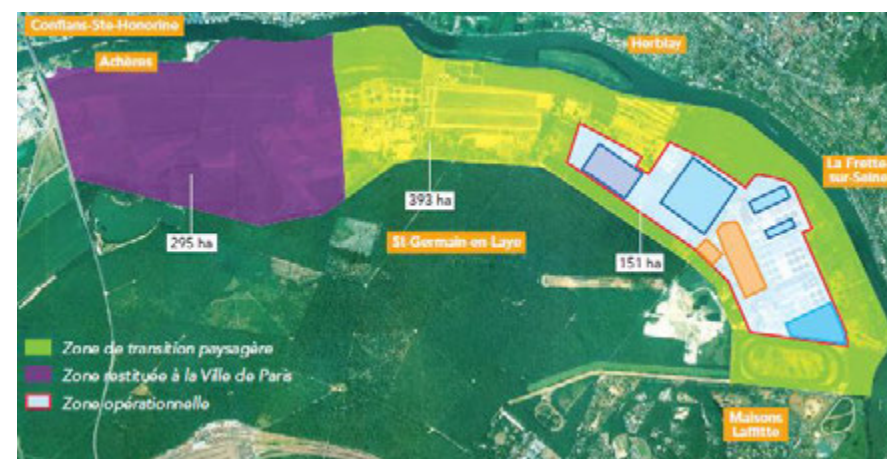


Figure 38 : Refonte de la station d'épuration Seine-Aval

Source : SIAAP

- **Le site du Camp Gallieni**

Entre la forêt de Saint-Germain-en-Laye et Maisons-Laffitte, le **site du Camp Gallieni** sera libéré par l'armée d'ici 2015. La ville souhaite l'implantation de logements et d'activités.

### 2.7.1.6. Les communes résidentielles de la forêt de Marly

**Fourqueux, Mareil-Marly, L'Étang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche et Marly-le-Roi :**

- **La ville de Mareil-Marly** prévoit le développement de 2013 à 2017, de 4 500 m<sup>2</sup> d'activités et 600 m<sup>2</sup> de commerces ainsi qu'un potentiel de 2 800 nouveaux habitants dans six secteurs à urbaniser au PLU. Parmi ces opérations, le développement des secteurs des Champs-Droux / Violettes / Trémelles / Tournelle, localisés **à proximité de la gare de Mareil-Marly de la Grande Ceinture Ouest**, est porté par la Ville et l'Établissement Public Foncier des Yvelines (EPFY). Ces secteurs représentent sur 25 ha, un potentiel de 110 emplois et de 2 000 habitants.

La mise en œuvre de la ZAC s'étalera sur une longue période. L'année 2013 verra la présentation du dossier de création de la ZAC en Conseil Municipal et la désignation d'un aménageur.

Selon le planning actuel du projet, les travaux débuteraient en 2015 et les premiers logements seraient livrés à partir de 2017. Les aménagements et constructions se poursuivront au-delà sur une période pouvant aller jusqu'à 10 ou 15 ans.

- **La ville de Fourqueux** prévoit le développement de **4500 m<sup>2</sup> d'activités et de 90 logements** dans trois opérations de petite envergure à l'horizon 2014.
- **À l'Étang-la Ville, 155 logements** dans quatre opérations de petite envergure seront réalisés à l'horizon 2016.
- **À Marly-le-Roi, environ 170 logements** devraient être créés à travers 6 opérations de petite envergure, à l'horizon 2014-2015.



## 2.7.1.7. Les communes de la Plaine de Versailles

## Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole et Fontenay-le-Fleury :

- **À Bailly, 200 logements et un peu plus de 1 000 emplois** devraient être créés à l'horizon 2025.
- **Les Portes de Saint-Cyr**, (secteur-Santos-Dumont) à **Saint-Cyr-l'Ecole** prévoit sur un terrain de 8,8 ha l'implantation de bureaux, d'ateliers artisanaux, d'un hôtel avec restauration, de services, d'activités industrielles non polluantes, etc. soit au total 24 000 m<sup>2</sup>. Il est porté par la ville et sera développé par le promoteur Goldstein. La RD 7 actuelle sera aménagée (trottoir et piste cyclable).
- **La ZAC Renard à Saint-Cyr-l'Ecole** verra, à partir de 2015, le développement sur un terrain de 25 hectares de 1448 logements (collectifs en majorité), de 40 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités, de 2500 m<sup>2</sup> de commerces, d'un groupe scolaire de 450 élèves, d'une crèche de 70 berceaux, d'un gymnase de 1200m<sup>2</sup> et d'une maison de quartier.
- **Un projet de barreau routier reliant la RD7** (route de Bailly) **et la RD10** (route de Versailles) et longeant la Grande-Ceinture est à l'étude dans le secteur. Ce barreau RD7-RD10 s'adaptera à la TGO en veillant à ce que le parking de la gare situé au droit de la ZAC Renard soit assez compact pour laisser une emprise suffisante.
- **La ZAC du Levant, à Fontenay le Fleury**, verra la création d'environ 500 logements à terme, sur six lots (dont la réhabilitation des ensembles immobiliers existants), ainsi que la reconstruction des équipements sportif et scolaires, la création d'espaces verts et d'aires de jeux et la création d'une nouvelle voie desservant le quartier, de cheminements piétons et d'une piste cyclable.  
La première tranche de logements construits a été livrée en 2012 et correspond à un ensemble immobilier composé de 128 logements collectifs, de trois maisons de ville et de deux commerces de proximité.  
En 2013, les autres programmes immobiliers ont été livrés : Soleil levant (Bouygues Immobilier) avec 90 logements en accession libre et le bailleur Osica avec 79 logements aidés. L'école élémentaire a accueilli ses premiers élèves en septembre 2013. L'école maternelle ouvrira ses portes en septembre 2014. Les deux derniers lots devraient être livrés à l'horizon 2015.
- Quatre secteurs sont à urbaniser dans la ville de **Noisy-le-Roi**, dont la **ZAC Montgolfier**, zone d'activités de 30 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

## 2.7.1.8. Versailles, Le Chesnay, Rocquencourt et Buc

- **Le projet urbain de Versailles-Chantiers** s'inscrit en cohérence et en complémentarité avec celui du pôle d'échanges multimodal portant sur l'ensemble du site, depuis la rue des Chantiers jusqu'à l'avenue de Sceaux. Il prévoit sur 6,5 ha, la réalisation d'ici 2018 d'un programme immobilier mixte (bureaux, logements et commerces) d'environ 40 000 m<sup>2</sup>, organisé en deux îlots répartis de part et d'autre de la gare routière, la reconversion de l'ancienne halle de fret ainsi que des aménagements urbains et paysagers. Les partenaires publics ont financé ce projet à hauteur de 5.82 M€. Ce projet bénéficie d'un accès privilégié aux transports en commun : Versailles-Chantiers et la future gare du Grand Paris.



Figure 39 : Projet urbain de Versailles Chantiers

Source : ville de Versailles

- **La reconversion de la Caserne Pion** prévoit sur 21 ha l'implantation d'activités tertiaires (sur 60 000 m<sup>2</sup> au nord) et de logements (sur 13 000 m<sup>2</sup> au sud) à l'horizon 2016. Porteurs du projet avec un investissement public de 11 M€, la Ville et l'Établissement Public Foncier des Yvelines (EPFY) ont réalisé la consultation des entreprises pour la remise en état du site (déconstruction, dépollution).
- **Satory-Est** est un projet mixte sur 13 ha de 950 logements et de commerces (10 000 m<sup>2</sup>). Il bénéficie de la proximité relative de la gare la Versailles Chantiers, et d'une future gare du Grand Paris. Il est porté par le ministère de l'Intérieur, le Ministère de la Défense et le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Les études urbaines sont en cours, pour un horizon de réalisation encore non défini.



- À ce jour, aucun projet urbain n'est prévu sur le **site de Versailles-Matelots**. Seuls sont prévus des travaux d'aménagement paysagers par l'Établissement Public du Château de Versailles (allée de l'étang et allée des tilleuls) et par la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc (allée des Mortemets, rebaptisée allée Le Nôtre, à l'automne 2012).
- **Le centre commercial de Parly 2**, au Chesnay, est amené à se développer avec l'ouverture de 15 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales dans un horizon de 2 à 5 ans.
- La carte hospitalière prévoit le **développement du centre hospitalier André Mignot, au Chesnay** : nouvelles urgences, renforcement de la maternité, développement du pôle psychiatrie, etc.
- **Le Chesnay** prévoit la création de 400 logements majoritairement de type social d'ici 5 ans, dont 200 sont prévus d'ici 2014. Le PLU de 2005 prévoit un maintien de la population de la ville à environ 30 000 habitants.
- **La ville de Rocquencourt** a lancé une procédure de ZAC prévoyant la construction de 350 logements à l'horizon 2015 avec pour objectif d'atteindre 4 200 habitants à cet horizon. À plus long terme, Rocquencourt pourrait développer une opération mixte activités/logements dans l'hypothèse où l'INRIA (Institut National de Recherche Informatique et Automatique) libérerait un terrain d'environ 5 hectares dans le cadre d'une restructuration sur place.
- **Buc** compte atteindre 6 500 habitants à moyen terme (5 600 en 2012). Deux opérations de ZAC sont actuellement en projet. La première opération, **la ZAC du Cerf-volant**, est actuellement en cours et devrait être achevée à l'horizon 2014. Elle comprend 420 logements dont 120 studettes pour étudiants. La seconde opération, à l'état d'avant-projet, est localisée sur le **Fort de Buc**. La ville de Buc vise un potentiel de 200 logements.

La carte ci-contre localise les projets urbains dans le périmètre d'étude (phases 1 et 2) à l'horizon 2030.

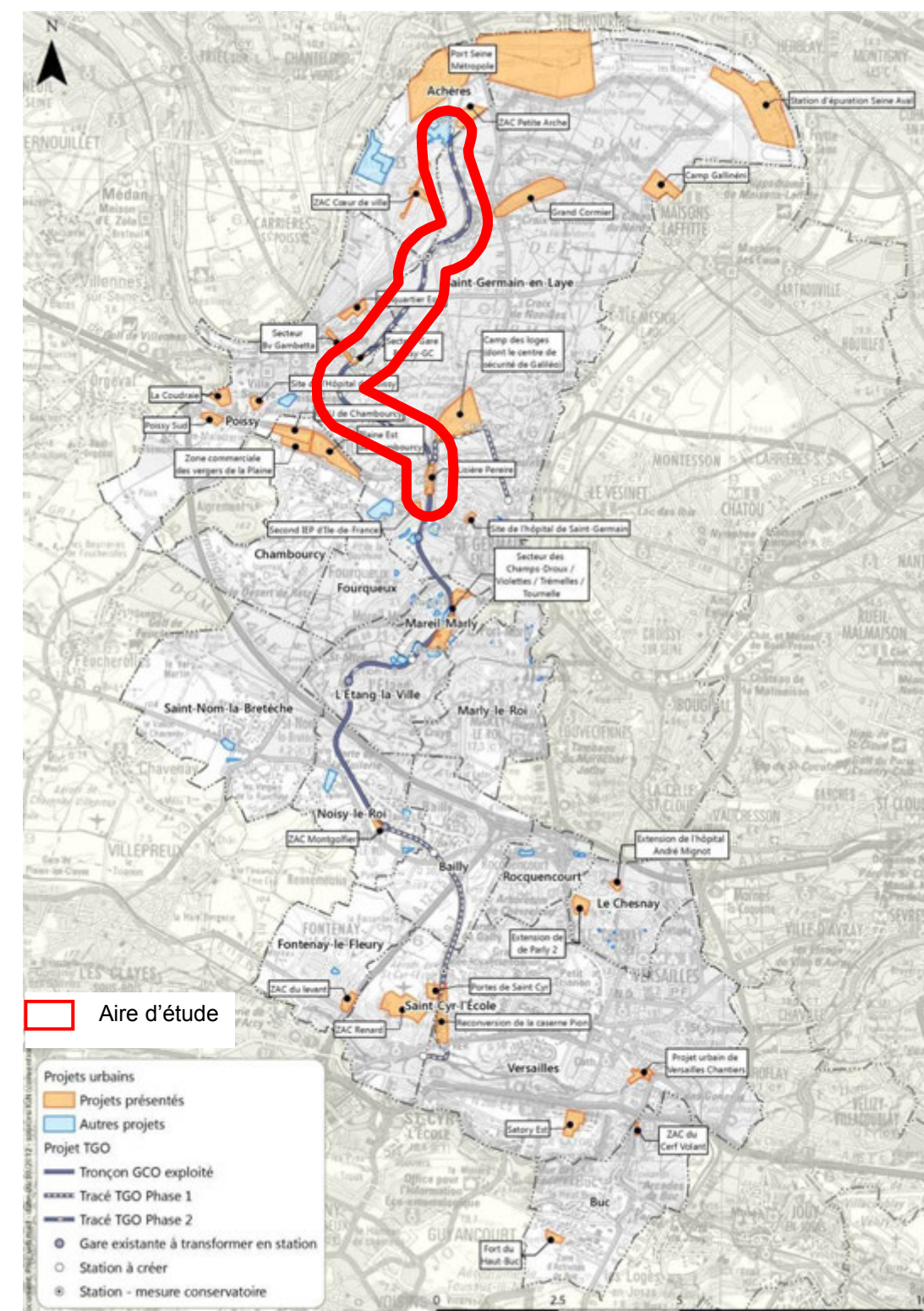


Figure 40 : Projets urbains dans le périmètre d'étude à l'horizon 2030

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012



## 2.7.2. Projets routiers

### 2.7.2.1. Le prolongement de l'A104 et le réaménagement de la RN184

- **Le projet de Prolongement de l'A104** porté par l'Etat est l'aménagement routier le plus important du périmètre d'étude. L'opération qui relie Méry-sur-Oise (jonction RN184 / RN104) à Orgeval (autoroutes A13 et A14) consistera en la réalisation d'une 2x3 voies, pourvue de 14 échangeurs. Le projet, qui a fait l'objet d'un débat public en 2006, présente un linéaire d'environ 30 kilomètres. L'opération permettra de compléter le réseau des voies rapides d'Ile-de-France. Ses objectifs sont d'assurer une meilleure liaison des pôles de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, de faciliter les déplacements des usagers en grande couronne et de délester les réseaux de voies locales. L'investissement est estimé à 2 500 millions d'euros HT valeur 2009, dont le financement reste à trouver.

Pour la section située au nord d'Achères, un consensus sur le tracé et ses dispositions techniques a pu être dégagé avec les territoires. Il a été décidé de poursuivre les études afin de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique sur cette section. A l'inverse, un consensus reste à trouver sur le tracé du projet au sud d'Achères et sa réalisation n'est envisageable qu'au minimum après 2030.

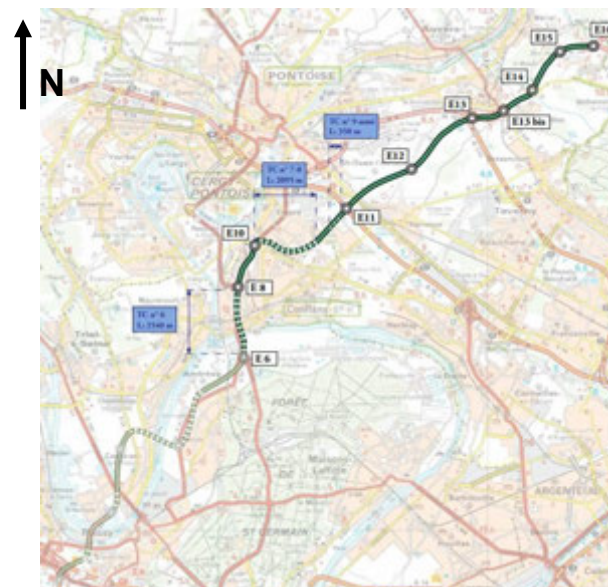


Figure 41 : Tracé de l'A104

Source : DRIEA, octobre 2011

Le nouveau SDRIF adopté par la Région le 18 octobre 2013 prévoit un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy Orgeval à l'horizon 2030.

- **Le réaménagement RN184 entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine.** Cette opération est liée au prolongement de la Francilienne. Elle sera réalisée après la mise en service de la section Achères - Orgeval de la Francilienne (A104).

### 2.7.2.2. Projets routiers départementaux

- **Liaison RD190-RD30 avec franchissement de Seine.**

Ce projet prévoit 6 km d'aménagements de voirie en 2x2 voies et un nouveau pont sur la Seine d'environ 600 mètres au nord de Poissy à horizon 2020. Il a pour objectif d'améliorer le maillage des routes départementales et les conditions de circulation et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup (automobiles, transports collectifs, circulations douces). Porté par le Conseil Général des Yvelines, il s'agit d'un investissement de 120 M€.

L'enquête publique a eu lieu début 2012. La commission d'enquête a rendu un avis défavorable en mai 2012.

Le Conseil général a pris acte de l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur mais reste toutefois convaincu de l'utilité publique de ce projet qui contribuera au désenclavement de la boucle de Chanteloup-les-Vignes en permettant le développement des projets de ce territoire que ce soit en matière de développement économique et d'emploi, de logement et d'aménagement durable.

Ainsi par une délibération prise le 13 juillet 2012, le Conseil général a souhaité :

- répondre aux observations formulées par le commissaire enquêteur afin de remédier aux remarques et craintes légitimes soulevées par les Yvelinois et leurs élus, qui n'apparaissent ni inconciliables, ni contradictoires avec l'ambition du projet ;
- déclarer d'intérêt général le présent projet de liaison RD30-RD190 sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine et Poissy ;
- réitérer au Préfet des Yvelines la demande de déclaration d'utilité publique du projet.

Par arrêté du 8 février 2013, le Préfet des Yvelines a déclaré d'utilité publique le projet de liaison départementale entre la RD30 et la RD190 valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.

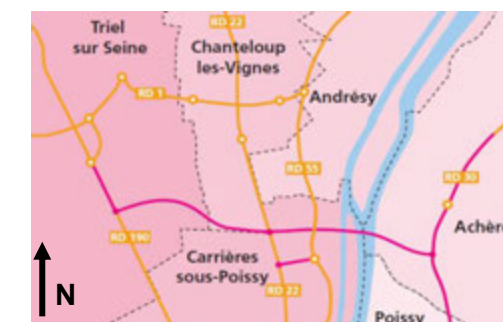


Figure 42 : Liaison RD90-RD30

Source : Conseil Général 78

Le nouveau SDRIF adopté la Région le 18 octobre 2013 prévoit un principe de liaison Carrières-sous-Poissy – Achères à l'horizon 2030.

- **Requalification de la RD190 en boulevard urbain entre Triel-sur-Seine et Carrières sous Poissy et création d'un éventuel site propre.** Ce projet vise à améliorer les conditions de circulation et du rabattement en transports en commun depuis la Boucle de Chanteloup vers la gare de Poissy. L'aménagement d'un site propre est pressenti en section urbaine. Le Conseil Général envisage de réaliser une enquête publique en 2014 pour une mise en service à l'horizon 2020.
- **Voie nouvelle à Poissy – RD308.** Le projet de prolongement du boulevard de l'Europe vise à mettre la RD 308 en sens unique, et la rue Saint-Sébastien en axe site propre. Il devrait être réalisé à l'horizon 2025.
- **Déviations de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi.** Cette importante opération d'aménagement, déclarée d'utilité publique le 30 novembre 2004, va permettre d'améliorer les conditions de circulation à Saint-Nom-la-Bretèche. Les travaux ont débuté début 2012 pour une mise en service prévue en 2016.



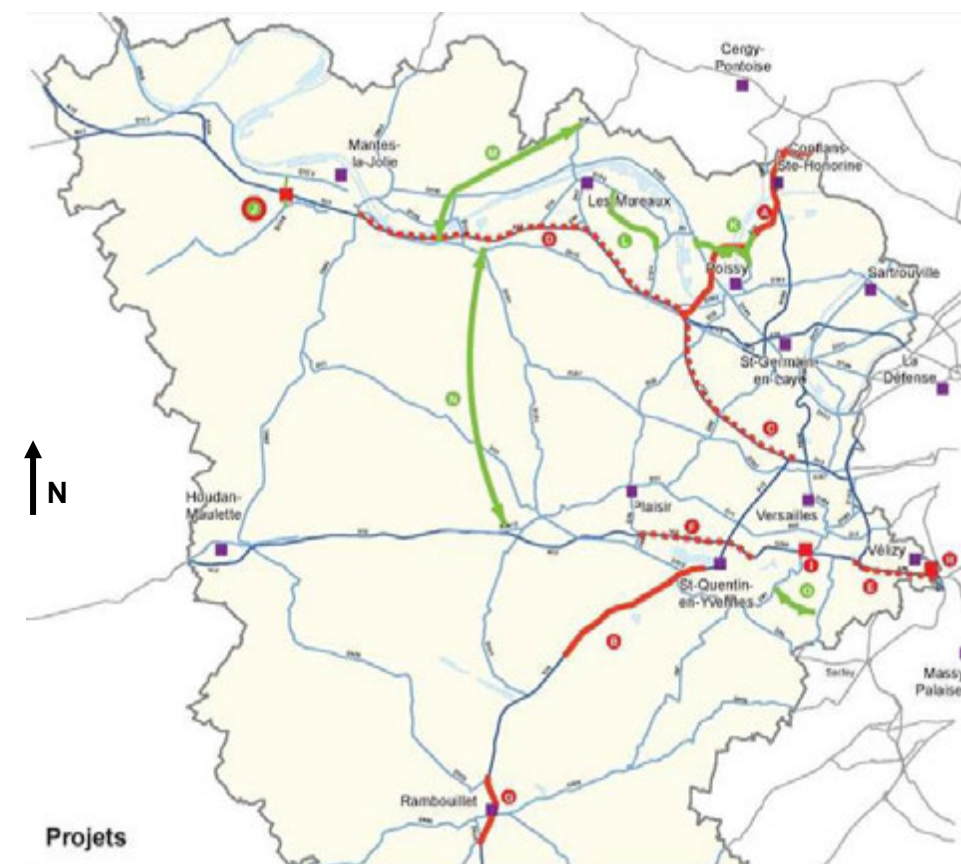
Figure 43 : Déviation de la RD 307 à Saint-Nom-la-Bretèche

Source : Conseil Général 78

- **Déviations de la RD308 entre Maisons-Laffitte et Saint-Germain-en-Laye La Frette.** Ce projet n'a pas de calendrier défini.
- **La déviation de la RD938 à Buc.** Ce projet devrait être réalisé avant 2025.

2.7.2.3. Autre projet connu

- **A86 – entre Rueil-Malmaison (RN13) et Bailly.** Il s'agit d'un projet à porter à Connaissance de l'État dans le cadre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Cette section autoroutière figure dans la concession Cofiroute.



Autoroutes et routes nationales

Grands projets inscrits au Porter à Connaissance de l'Etat (septembre 2011) pour le nouveau SDRIF

- A Prolongement de l'A104
- B Aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi

Elargissements sollicités par le Département

- C A13 - mise à 2x3 voies entre Orgeval et Rocquencourt
- D A13 - mise à 2x4 voies entre Orgeval et Mantes
- E A86 - mise à 2x4 voies entre le Pont Colbert et la RN 118
- F RN12 - mise à 2x3 voies entre Plaisir et Saint-Cyr-l'Ecole (Epi d'Or)
- G Mise à 2x2 voies de la déviation de Rambouillet (RN10)

Autres projets inscrits par l'Etat au Plan de Développement et de Modernisation des Infrastructures (PDMI)

- H Echangeur sur A86 au droit de Vélizy
- I Réaménagement de l'échangeur RN12 / RD91

Protocole signé en janvier 2012

- J Echangeur des Gravieres et raccordement sur la RD110 et RD113

Réseau départemental

- K Pont à Achères-Boucle de Chanteloup. Liaison RD30-RD190
- L Contournement de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet
- M Liaison A13- RD28
- N Liaison Seine Aval Saint Quentin en Yvelines
- O Liaison RD938 - RD91

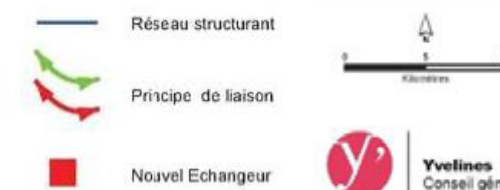


Figure 44 : Projets routiers structurants dans les Yvelines

Source : Conseil Général 78, 2012



### 2.7.3. Projets d'infrastructures de transport

#### 2.7.3.1. Le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Versailles Chantiers

La gare de Versailles-Chantiers est un pôle majeur du réseau de transports en commun d'Ile-de-France, deuxième gare après la Défense (hors Paris). La configuration actuelle de la gare et de ses accès n'est plus adaptée au nombre toujours croissant de voyageurs. L'offre multimodale – bus, piétons, deux-roues, véhicules – est dispersée et peu lisible. En outre, le secteur souffre de problèmes de congestion aux heures de pointe.

Les objectifs poursuivis sont de rendre la gare apte à traiter les volumes de trafics futurs, transformer la gare et ses abords en véritable pôle d'échange multimodal, améliorer l'accessibilité du pôle pour les transports en commun, ouvrir le pôle sur les quartiers environnants et renforcer le sentiment de sûreté du site.

La rénovation et l'extension de la gare ferroviaire seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage SNCF et RFF. L'aménagement des voiries d'accès et la création d'équipements intermodaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Versailles. La mise en service de la nouvelle gare est prévue à l'horizon 2016.

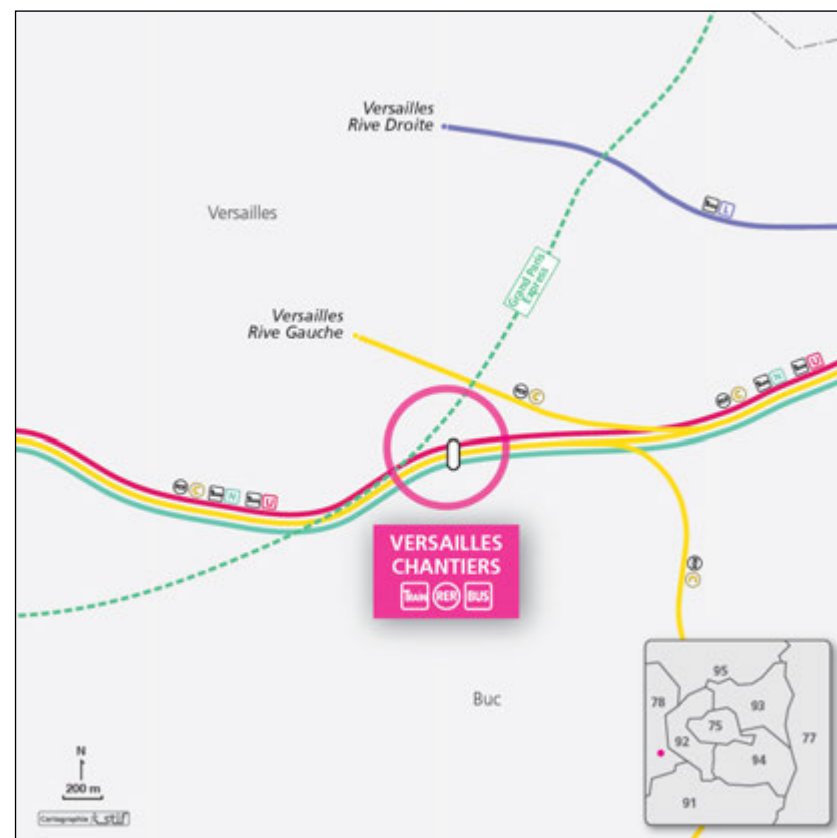


Figure 45 : Projet du pôle d'échange multimodal de Versailles chantiers

Source : STIF 2011 – IAU 2009 – IGN BD TOPO 2010

#### 2.7.3.2. Le Tram-Train Massy-Evry (TTME)

L'opération TTME de type tram-train permet de réaliser une liaison performante entre les pôles de Massy et Evry, tout en réalisant un maillage avec les différents réseaux de transports en commun existants du secteur, notamment les RER C et D.

Le projet TTME se situe entièrement dans le département de l'Essonne. Le projet prévoit également un prolongement de la ligne jusqu'à Versailles-Chantiers. Cette extension est à l'étude et a fait l'objet d'une concertation préalable entre le 1<sup>er</sup> juin et le 7 juillet 2013.

La section TTME « Massy - Evry » est longue d'environ 20 km dont 10 de voies nouvelles et comporte 17 stations.

Le prolongement à Versailles (TTVE), d'un linéaire d'environ 15 km, comportant 6 stations est actuellement à l'étude.

Le projet de liaison ferrée Tram-Train Massy-Evry (TTME) a fait l'objet d'une enquête publique du 7 janvier au 11 février 2013. La commission d'enquête a rendu un avis favorable le 4 avril 2013 comprenant une réserve et onze recommandations.

La Déclaration de Projet de l'opération TTME a été approuvée au Conseil d'Administration du STIF du 10 juillet 2013.

L'opération TTME a été déclarée d'utilité publique en date du 22 août 2013 ; sa mise en service est prévue à l'horizon 2018.

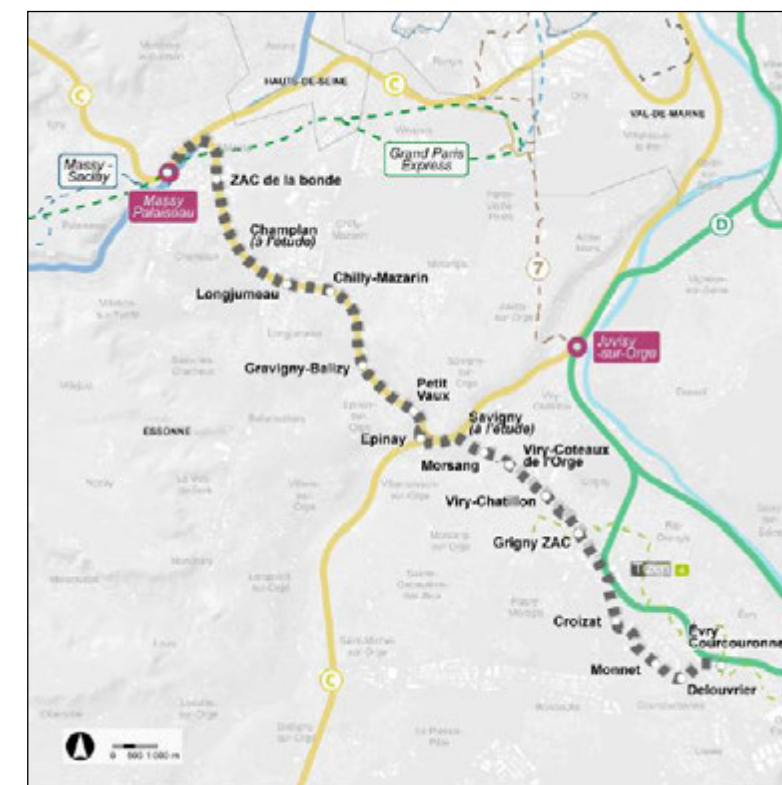


Figure 46 : TTME 1ère phase

Source : STIF

### 2.7.3.3. Schéma Directeur du RER A

Afin d'améliorer les performances et la qualité de service de la ligne la plus fréquentée d'Europe, **le Conseil du STIF a approuvé le 6 juin 2012 le contenu du Schéma Directeur du RER A**. Ce document de référence permet d'engager la mise en œuvre d'une série de mesures à court, moyen et long termes, conjuguant exploitation, maintenance et investissement.

Le Schéma Directeur du RER A aborde les enjeux d'amélioration suivants :

- renforcer les performances de la ligne : augmenter la capacité d'accueil, supprimer les points de fragilité d'exploitation, améliorer l'exploitation commune de la ligne par la RATP et la SNCF ;
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif ;
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs ;
- améliorer la qualité de service dans les gares, les stations et les trains.

Le Schéma Directeur représente 630 millions d'euros d'investissements pour l'infrastructure et 240 millions d'euros pour le matériel roulant (aux conditions économiques de 2011).

Par ailleurs, le **renouvellement du matériel (déploiement du MI09 à deux niveaux) de la ligne se poursuit et sera achevé en 2017**.



### 2.7.3.4. Prolongement de la ligne E du RER (EOLE) vers l'ouest

Le **projet de prolongement de la ligne E du RER EOLE** (Est-Ouest Liaison Express) vise en la construction et l'exploitation du RER E jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie (Yvelines).

La ligne se poursuivra au-delà de la gare Haussmann-Saint-Lazare par un tunnel d'environ 8 km jusqu'à La Défense. Au sortir de ce tunnel, elle se raccordera, à Nanterre, aux voies ferrées reliant Paris-Saint-Lazare à Poissy et Mantes-la-Jolie (groupe V Ligne J du réseau Transilien et trains Intercités). Des aménagements de cette ligne sont prévus entre Mantes-la-Jolie et Poissy. Trois gares nouvelles sont projetées : à Paris (Porte Maillot), à La Défense (CNIT), et à Nanterre (La Folie).

Sur environ 55 km, le prolongement du RER E traversera 31 communes et quatre départements (Paris, Hauts-de-Seine, Val d'Oise, Yvelines). Lorsque la ligne E sera réalisée intégralement reliant sa branche Est en service, au prolongement Ouest, elle reliera Paris avec les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines à la Seine-Saint-Denis, au Val-de-Marne et à la Seine-et-Marne.

Le prolongement du RER E à l'Ouest permettra de décharger le RER A, d'accompagner le développement urbain de l'Ouest francilien et parisien (La Défense, quartier Saint-Lazare) et d'améliorer la performance du réseau ferré lourd notamment par un renforcement de son maillage.

Après 3 mois de débat public fin 2010, les Conseils d'Administration du STIF du 9 février 2011 et de RFF du 17 mars 2011 ont décidé de la poursuite des études sur le projet. Le Schéma de Principe a été approuvé par le Conseil du STIF de décembre 2011. Du 16 janvier au 18 février 2012, s'est tenue l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le commissaire enquêteur a émis, le 30 mai 2012, un avis favorable avec deux réserves, dont l'une concerne une modification de la desserte pour maintenir un à deux arrêts alternatifs supplémentaire(s) dans la boucle de Montesson.

Le projet EOLE a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) le 31 janvier 2013.

Les études d'avant-projet seront achevées début 2014 et feront l'objet d'une validation.

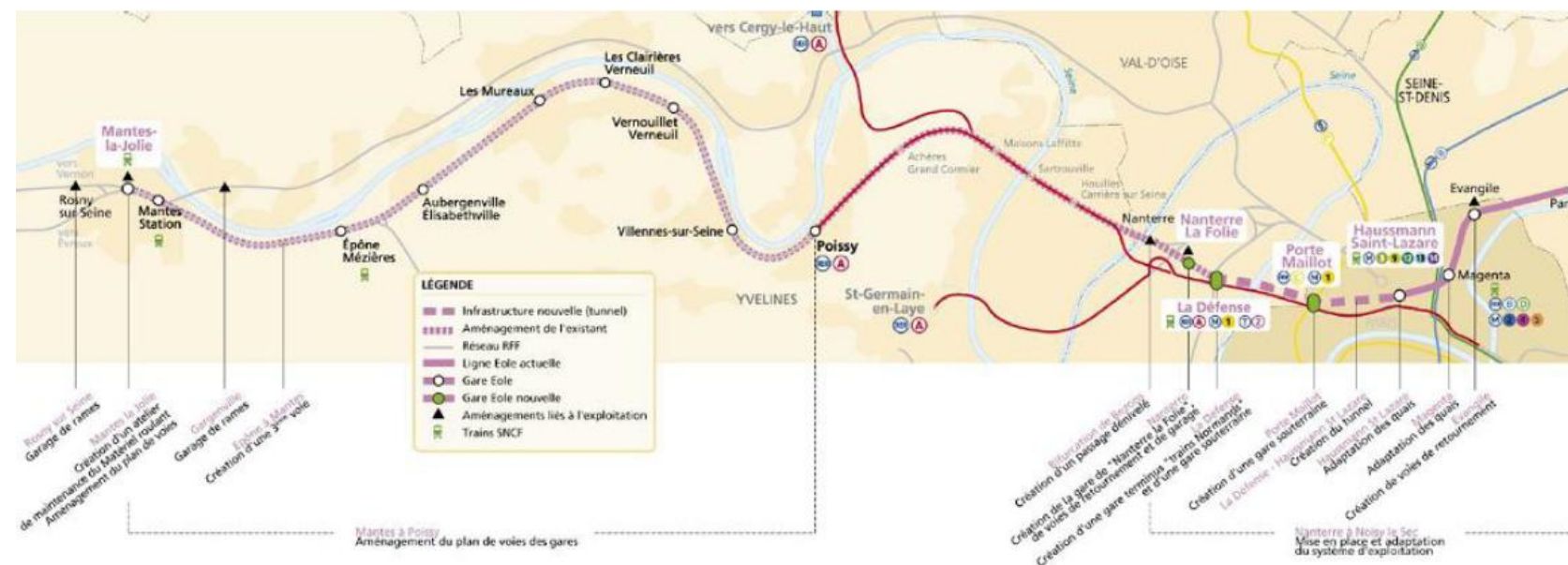


Figure 47 : Prolongement du RER E à l'ouest

Source : dossier d'enquête publique EOLE

### 2.7.3.5. Le réseau de transport du Nouveau Grand Paris

En mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont désormais les deux faces d'un seul et même projet : le Nouveau Grand Paris.

En 2030, le Grand Paris Express achevé représentera 205 km de lignes et 72 gares nouvelles. Il sera réalisé conjointement par la Société du Grand Paris (SGP) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

La ligne 18 devrait desservir le sud du périmètre d'étude. Cette ligne 18 assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grandes zones d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne. Elle doit améliorer de manière significative l'accessibilité d'un territoire ayant vocation à devenir l'un des secteurs-clés du Grand Paris en matière de recherche et d'enseignement supérieur.

La ligne 18 reliera, dans un premier temps (horizon 2025), Massy Palaiseau au plateau de Saclay, puis à l'aéroport d'Orly (horizon 2027) et enfin aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles (horizon 2030). Cette dernière section de ligne propose une variante de tracé encore à l'étude, entre Saint-Quentin Est et Versailles-Chantiers. Par la suite, la ligne 18 pourrait être prolongée au nord en direction de Rueil et Nanterre.

**Deux gares de la ligne verte (ligne 18) sont localisées dans le périmètre d'étude de TGO phases 1 et 2 : Versailles-Chantiers et Satory.**

**Le projet TGO fait partie intégrante du Nouveau Grand Paris. Les projets de Tangentielle Ouest phases 1 et 2 figurent dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opérations à réaliser aux horizons 2017 (phase 1) et 2020 (phase 2).**

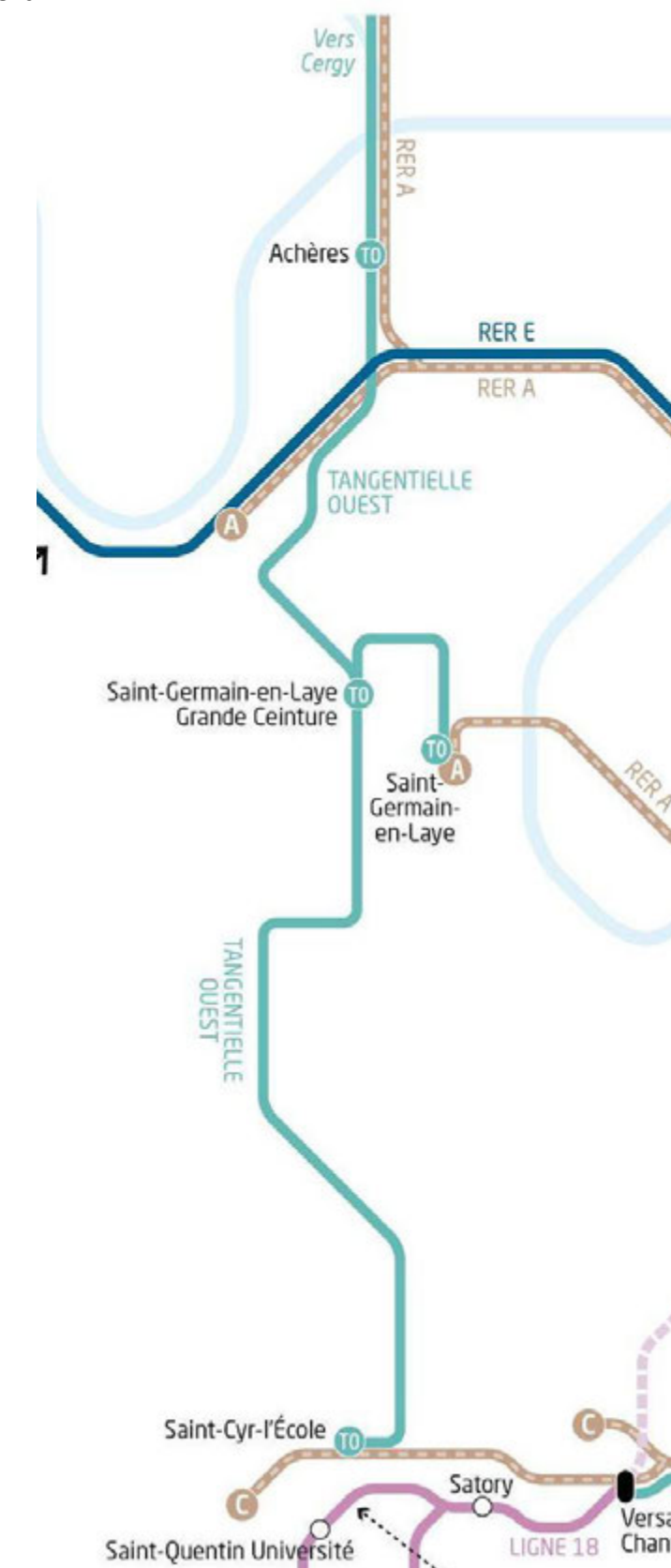


Figure 48 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris – Zoom autour du projet TGO phases 1 et 2

Source : Région Ile-de-France



**Le nouveau Grand Paris**  
Horizon 2030 - objectif de mise en service

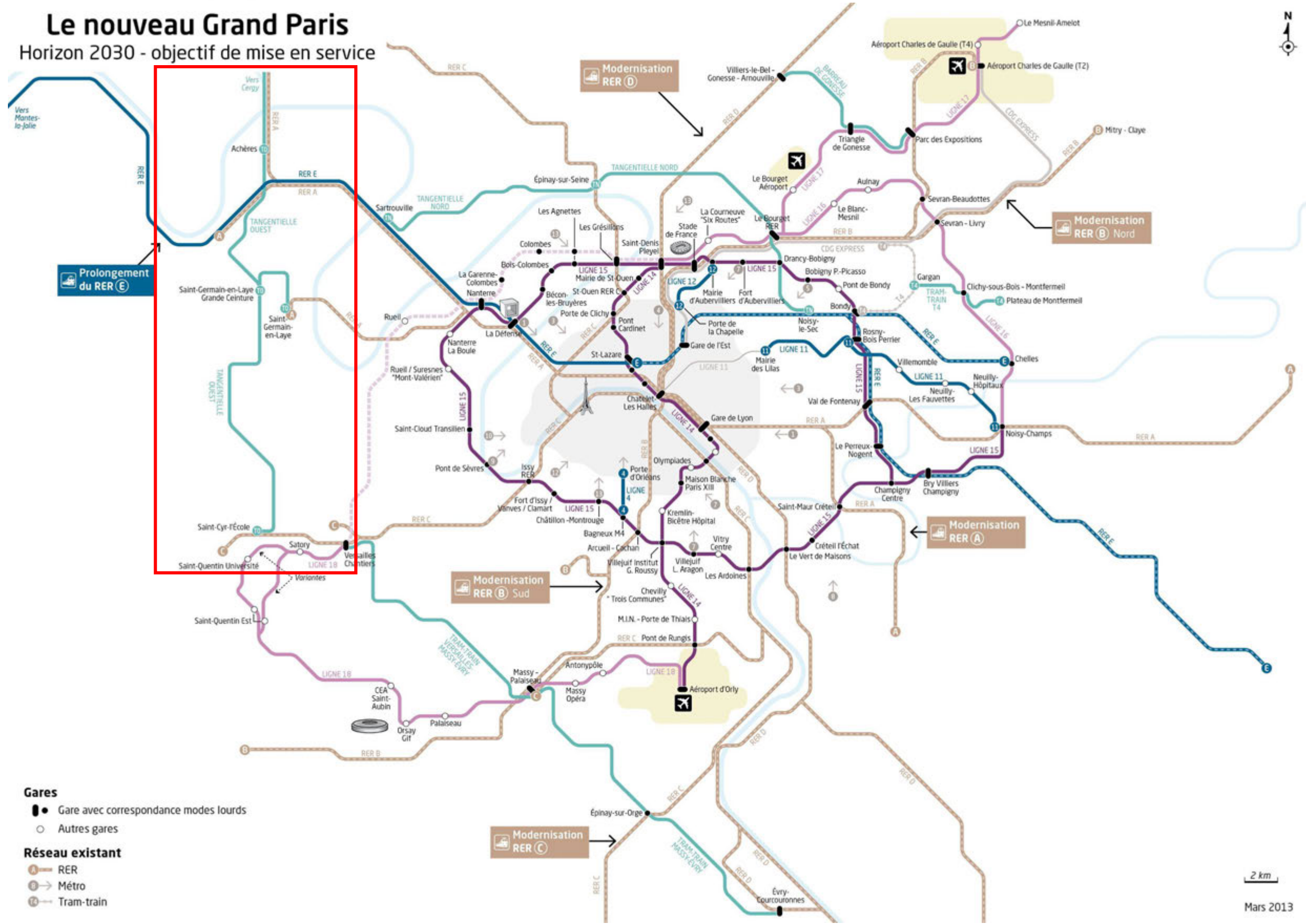


Figure 49 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030

Source: [www.gouvernement.fr](http://www.gouvernement.fr)



2.7.3.6. La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire sur les axes Paris-Mantes-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il suppose notamment la réalisation de sections de ligne nouvelle permettant de décharger en partie le réseau actuel saturé (dont le groupe V en Ile-de-France), afin de développer d'autres dessertes (RER, trains régionaux, fret, ...). La vitesse élevée de la ligne nouvelle (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) permettra de diminuer sensiblement les temps de parcours. Au terme d'un important programme d'études, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé par Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités partenaires qui s'est tenu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 avec pour proposition notamment la création de cinq nouvelles gares : Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et Évreux. Plusieurs sites d'implantation ont été proposés pour chacune.

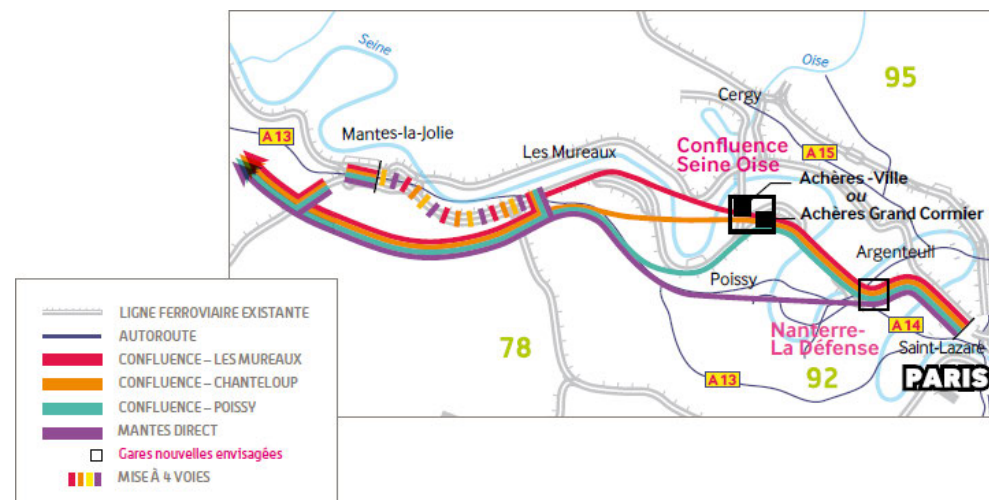


Figure 50 : Options de passage de LNPN en Ile-de-France

Source : RFF

La commission particulière du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a publié officiellement le compte rendu et le bilan du débat public, le 21 mars 2012.

Lors de son Conseil d'Administration du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (dans sa partie concernant le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare et la ligne nouvelle de Paris à Mantes-la-Jolie) fait partie des projets prioritaires sélectionnés par la commission Mobilité 21 dans son rapport remis au Premier Ministre le 27 juin 2013.

Dans son allocution du 9 juillet 2013 le Premier Ministre a approuvé les conclusions de ce rapport et "se fixe comme référence son scénario numéro deux », qui prévoit 30 milliards d'euros d'investissement pour des opérations à engager avant 2030. Dans ce scénario, le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare – Mantes et celui de la gare de Rouen sont classés en premières priorités.

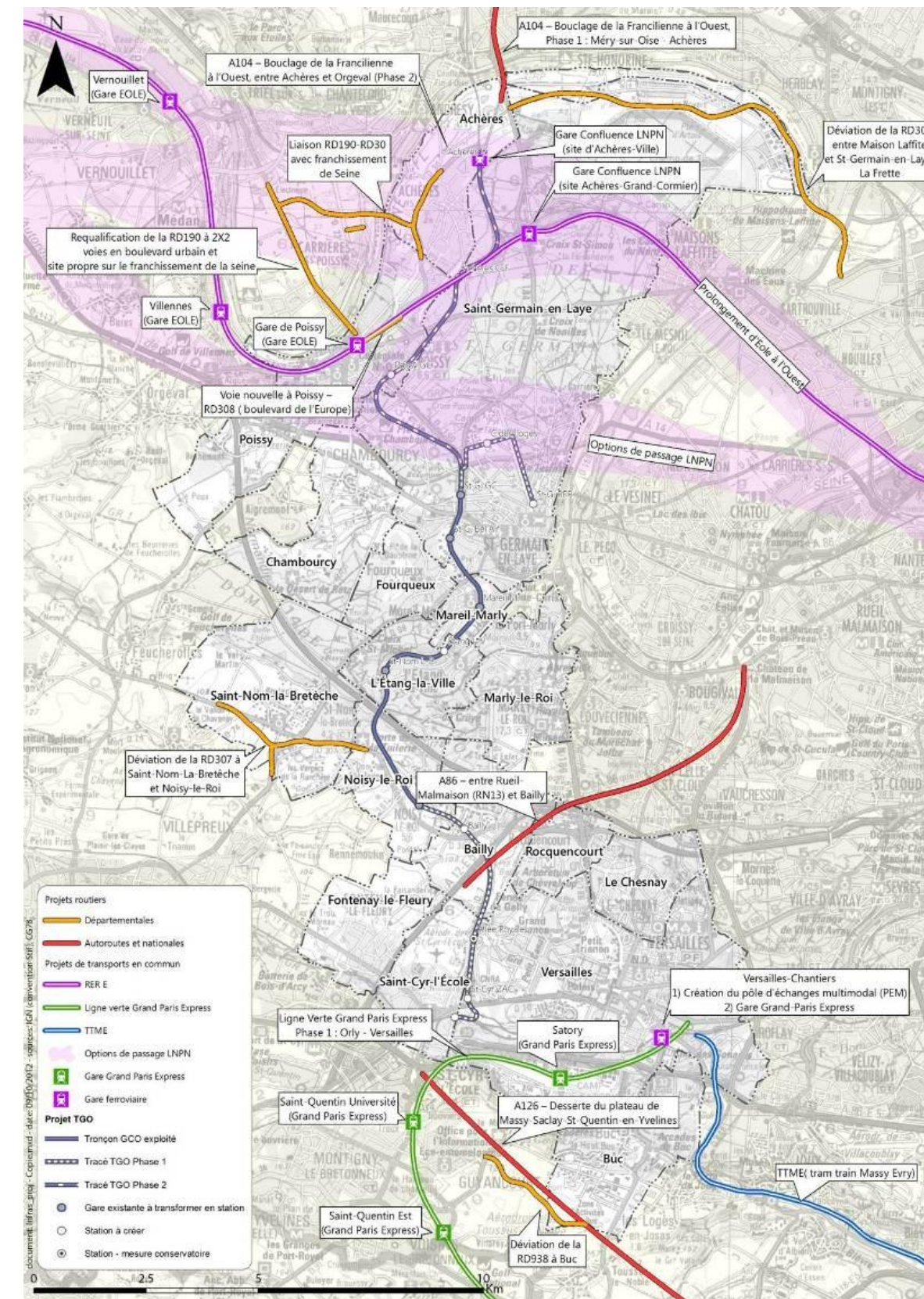


Figure 51 : Localisation des projets d'infrastructures de transport à l'horizon 2030

Source : Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 - DOCP Actualisé, STIF, 2012



## 2.8. Analyse des besoins du secteur

La Grande Ceinture Ouest a contribué à améliorer la connexion au réseau radial mais elle ne concerne que les communes du bassin médian qu'elle relie à la ligne « Saint-Nom-La-Bretèche – Paris Saint-Lazare ».

Le diagnostic permet de mieux cibler les besoins de liaisons dans le secteur de la Tangentielle Ouest. Ces besoins se décomposent en trois sous-ensembles (cf. figure ci-contre) :

- **des besoins de liaisons internes au secteur du projet**

Ces liaisons sont importantes sur les deux bassins Nord et Sud polarisés, pour le premier, par les centres de Saint-Germain-en-Laye et Poissy et, pour le second, par le centre urbain de Versailles / Le Chesnay.

- **des besoins de raccordement aux liaisons ferroviaires radiales** (maillage) en direction des pôles de La Défense et Paris centre : RER A et C, réseaux SNCF Saint-Lazare et Montparnasse.

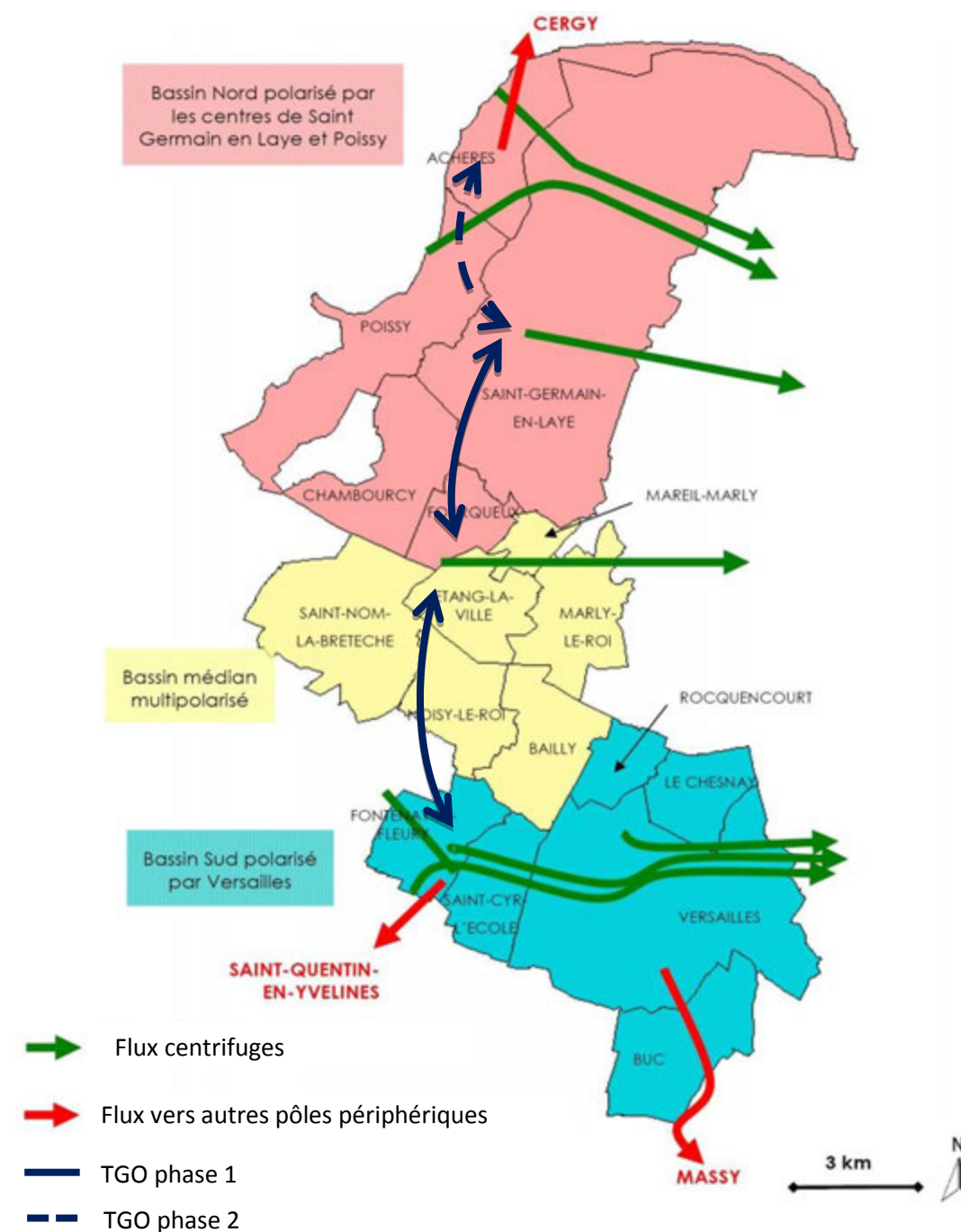
Ces raccordements peuvent être organisés au niveau des gares d'Achères Ville (RER A, Ligne L), Saint-Germain-en-Laye (RER A), de Saint-Cyr-l'École (RER C et Transilien N et U), qui sont les plus proches de la liaison Grande Ceinture Ouest actuelle.

- **des besoins de liaisons avec les pôles périphériques voisins :**

Le département du Val-d'Oise, notamment la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, présente un potentiel d'échanges relativement important avec les pôles du nord du périmètre d'étude ; au-delà, les distances importantes découragent les déplacements. Le principe d'un prolongement vers Cergy-Pontoise figure au projet de révision du SDRIF.

Versailles et la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, du fait du nombre important d'emplois proposés, attirent des actifs de l'ensemble du périmètre d'étude et notamment du bassin médian (Noisy-le-Roi, Bailly, Rocquencourt). Cette liaison peut être assurée aisément par la correspondance entre la Tangentielle Ouest et les dessertes RER C et Transilien de Saint-Quentin-en-Yvelines au niveau de la gare de Saint-Cyr-l'École (liaison directe avec le pôle de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines et Trappes en 3 minutes avec une fréquence d'un train toutes les 6 minutes en heures de pointe).

**Les perspectives d'évolution démographique et d'emplois pour l'ensemble des territoires des Yvelines directement intéressés par la Tangentielle Ouest (phases 1 et 2) justifient largement son inscription au projet de SDRIF 2012 et sa réalisation à l'horizon 2020.**



### 3. LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

Afin de répondre au déficit structurel du réseau ferroviaire d'Ile-de-France pour les liaisons banlieue à banlieue, **le développement des liaisons structurantes de rocade a été inscrit au Schéma directeur d'Ile-de-France de 1994 ainsi qu'au nouveau SDRIF adopté en 2013.**

Le projet de Tangentielle Ouest phases 1 et 2, et son prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise s'inscrivent dans cette optique en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Ile-de-France.

**L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade.** En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de rocade, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

Ce projet de Tangentielle Ouest (ou TGO) dans ses deux premières phases répond donc aux **objectifs généraux** suivants :

- **Favoriser le développement des transports en commun** pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux

Le diagnostic du territoire concerné par le projet a mis en évidence trois pôles de vie générateurs de la majorité des déplacements que sont le pôle de Saint-Germain-en-Laye et Poissy, au Nord, le pôle Médian (l'Etang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly) et le pôle de Versailles/Saint-Cyr-l'Ecole au Sud.

Pourtant malgré la présence de la GCO, permettant de relier le pôle médian et le pôle de Saint Germain-en-Laye, cette dernière est peu utilisée et globalement l'utilisation des transports en commun est faible malgré la prédominance des déplacements Nord/Sud au sein du secteur d'étude et l'importance des déplacements internes à la zone d'étude.

**Le prolongement de la GCO permettra de favoriser l'utilisation des transports en commun en répondant efficacement aux déplacements Nord/Sud.**

- **Améliorer le maillage du réseau de transports en commun**

Le projet de prolongement de la Grande Ceinture Ouest permet d'assurer des correspondances efficaces avec le réseau ferré francilien existant au niveau des gares RER de Saint-Germain-en-Laye et Achères (RER A) et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C), la ligne Transilien L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères, les lignes Transilien U et N à Saint-Cyr-l'Ecole.

- **Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités**

Les déplacements en transport en commun depuis et vers les pôles d'activités majeurs tels Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise ou encore Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères depuis la zone d'étude sont peu efficaces et nécessitent souvent de transiter par Paris.

Le projet permettra d'une part de faciliter les déplacements vers les pôles d'activités d'importance et d'autre part de les relier entre eux.



## 4. LES ENJEUX DU PROJET

Le projet Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville s'inscrit dans un contexte précis et est contraint par son environnement, ses interactions et les exigences environnementales applicables à tous les projets d'infrastructures lourdes. Le projet doit prendre en compte tous ces enjeux et s'adapter à son environnement.

### ➤ Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF de type I sont des espaces à haute valeur écologique.

Les ZNIEFF de type II correspondent à de vastes ensembles naturels, riches et homogènes, elles peuvent recouvrir des ZNIEFF de type I.

De manière synthétique les différents enjeux qui s'appliquent au projet sont les suivants :

### 4.1. Enjeux techniques

Les enjeux techniques sont :

- la nécessité de **s'insérer à la fois sur le Réseau Ferré National (RFN)** 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 ;
- la création **d'un ouvrage de franchissement** (Route du Clocher d'Achères), **l'élargissement de l'ouvrage d'art existant** au niveau du terminus Achères Ville et **l'abaissement de la voie au droit de l'ouvrage de la** Route de la Mare aux Bœufs ;

### 4.2. Enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion sont identifiés au niveau :

- de la plateforme dans **un territoire urbain à Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères** ;
- en **forêt domaniale** à Saint-Germain-en-Laye ;
- **du golf** de Saint-Germain-en-Laye.

De manière générale, l'insertion de la plateforme et des stations devra être soignée étant donné la sensibilité paysagère et patrimoniale des sites traversés.

## 4.3. Enjeux environnementaux

L'ensemble des contraintes environnementales sont décrites dans l'étude d'impact (Pièce F) du projet sur l'environnement. Cette étude d'impact sur l'environnement vise à analyser les conséquences négatives et positives, indirectes et directes, à court moyen et long termes du projet susmentionné sur l'environnement et sur la santé, à présenter les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

Les principales contraintes environnementales qui ont été identifiées sont les suivantes :

- les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire et ponctuelle de la **circulation et du stationnement** ou encore de l'accessibilité aux équipements pour les riverains ;
- la mise en service du tram-train aura un impact sur **l'environnement sonore et vibratoire**. Les seuils réglementaires devront être respectés. Par contre, le projet aura un impact positif 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 ;
- le projet conduit à **déboiser une surface estimée à environ 5,2 ha** dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (ZNIEFF II, forêt domaniale). L'impact est jugé fort. Dans le cadre d'une négociation engagée avec l'ONF (gestionnaire) et la DRIAFA (propriétaire), il sera nécessaire de compenser **l'impact généré par le défrichement** et de prévoir des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets indirects générés par la réduction des emprises de la forêt.

#### 4.4. Compatibilité avec les documents de planification urbaine

---

Les enjeux en termes de compatibilité avec les documents de planification urbaine sont :

- **être compatible avec le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)** qui promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable en étendant et diversifiant le réseau de transports collectifs et particulièrement de réaliser des rocade et tangentiels ferrés à grand gabarit ;
- **participer à la mise en œuvre des documents de planification régionale**, comme les schémas directeurs et les schémas de cohérence territoriale qui sont réglementairement compatibles avec le SDRIF ;
- **mettre en compatibilité les documents d'urbanisme locaux (PLU)**, des communes traversées par le projet.

#### 4.5. Enjeux socio-économiques et de desserte

---

Les enjeux socio-économiques et de desserte identifiés sont :

- **participer au développement et à l'attractivité** des zones traversées et desservies par le projet ;
- **améliorer la desserte en transports en commun** et les déplacements de rocade ;
- **concernant les circulations douces**, le tracé emprunte des sentiers forestiers habituellement utilisés par les promeneurs et les deux-roues. La restitution de ces itinéraires, le nouveau balisage ainsi que la gestion des traversées forestières de la plate-forme tram-train doivent être pris en charge par le projet.

#### 4.6. Enjeux économiques

---

En termes d'enjeux économiques :

- **optimisation du coût d'investissement**, d'exploitation et de matériel roulant, et objectif de respect du coût estimatif du Schéma de Principe ;
- **maximisation de la rentabilité interne du projet.**

#### 4.7. Enjeux spécifiques

---

La **présence du golf de Saint-Germain-en Laye** constitue un enjeu spécifique dans l'aire d'étude de par sa localisation et sa forte fréquentation.

**Son accessibilité doit être préservée et la sécurité des usagers et du personnel assurée.**



## 5. ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET

Ce chapitre vise à rappeler la genèse du projet.

### 5.1. Naissance du projet

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, **les déplacements de rocade**, en augmentation forte depuis plusieurs décennies, **sont largement majoritaires**. Or, le réseau ferroviaire, structuré en une étoile centrée sur Paris, s'avère inadapté aux besoins de desserte des emplois situés en banlieue. De ce fait, son attractivité est faible par rapport au mode routier disposant de plusieurs rocades concentriques.

Afin de répondre efficacement à ces besoins de déplacements évolués, le renforcement des liaisons de transport collectif de rocade est prévu. Dans ce cadre, **les projets de Tangentielles Ouest (Achères – Versailles) et Sud (Versailles – Melun) ont été inscrits au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) dès 1994** : « Afin d'offrir d'autres parcours évitant la zone centrale, des liaisons ferrées en Tangentielle et en rocade seront réalisées ou réservées dans une optique de prévoyance ». Ces Tangentielles s'appuient sur l'opportunité que constituent les infrastructures existantes de la Grande Ceinture.

Cette inscription au SDRIF a été suivie par une étude, menée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, reprenant toutes les liaisons Tangentielles autour de l'agglomération. Ce réseau de rocades est nommé LUTECE (Liaison Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure). L'étude de phasage de ce réseau LUTECE conduit à retenir pour le projet Tangentielle le scénario offrant le meilleur rapport coûts/avantages, tout en restant dans une fourchette d'investissements réaliste.



Figure 53 Localisation de la Grande Ceinture

Source : SNCF IGP

Le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 comprend la réalisation de la Tangentielle Ouest entre Achères et Versailles inscrite pour un montant de 76,2 M€ (y compris le pôle de Versailles-Chantiers) et de la Tangentielle Sud entre Versailles et Corbeil-Essonnes pour un montant de 304,9 M€.

Une première série d'études a été conduite en 2000-2001 sur une **ligne en un seul tenant reliant Achères et Melun via Corbeil-Essonnes, fusionnant les liaisons tangentielles ouest et sud**.

Ce projet a été soumis à une concertation en 2001. Des études ont estimé son coût à 1 500 millions d'euros, un montant qui s'est révélé trop élevé pour assurer sa viabilité.

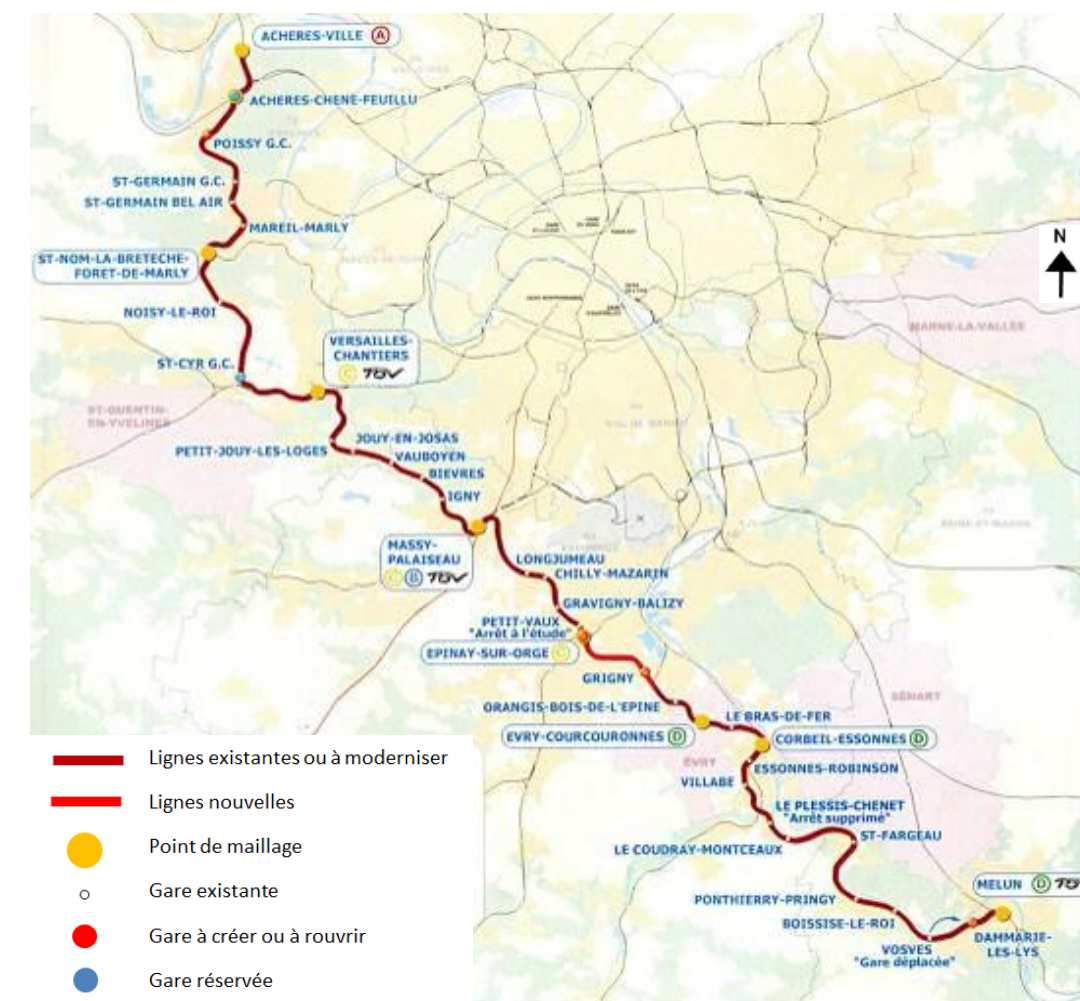


Figure 54 : Tangentielle Ouest-Sud

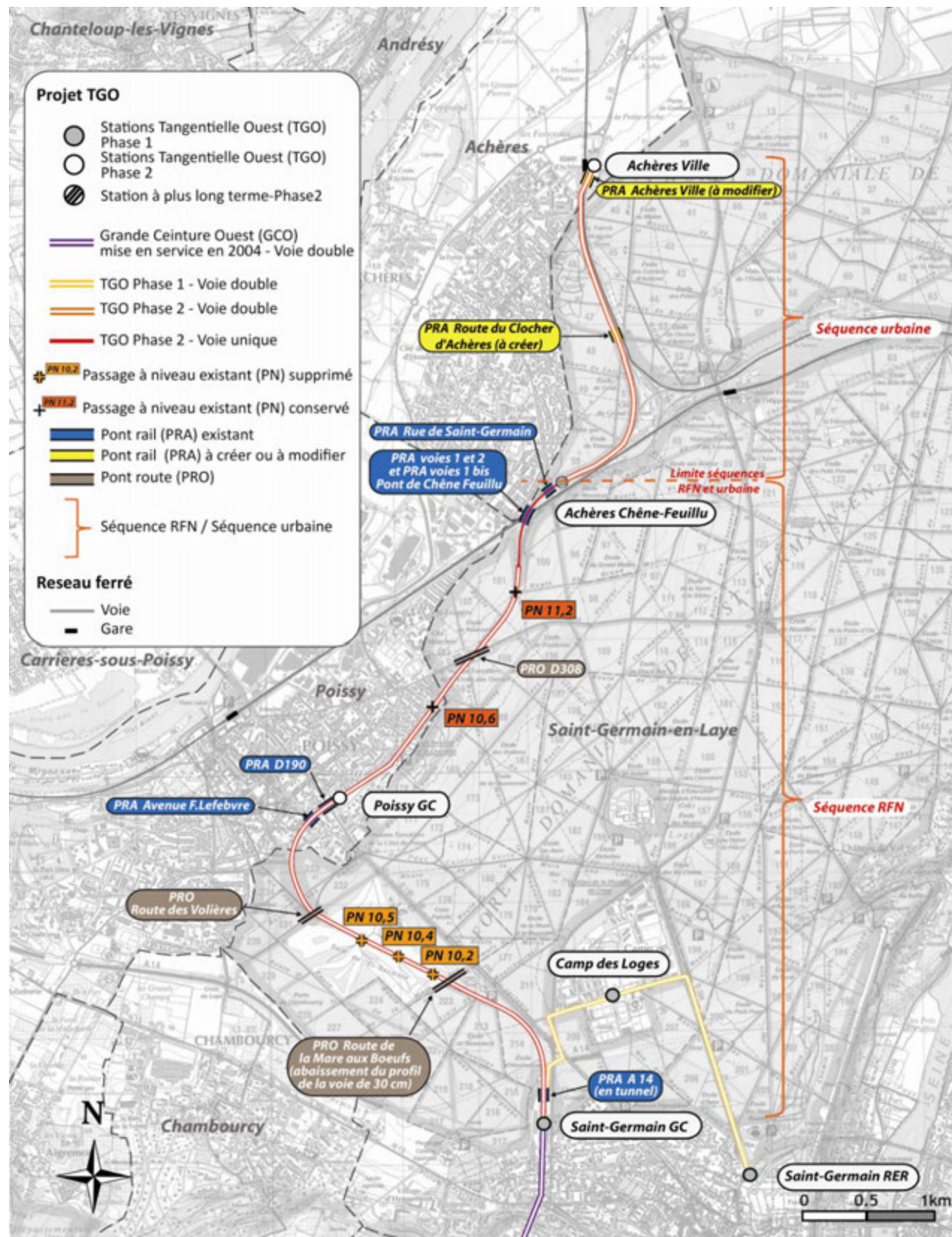
Source : RFF et SNCF - Rapport d'étape Tangentielle Ouest-Sud - Septembre 2002

**Au vu de ces résultats, le conseil d'administration du STIF a décidé, en décembre 2002, de revenir à des projets distincts (Tangentielle Ouest d'un côté et Tram-Train Massy Evry de l'autre), avec pour chacun, un mode de transport et un phasage du projet mieux adapté aux besoins et aux contraintes.**



Figure 55 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



## 5.2. Le point de départ des études de la 2<sup>ème</sup> phase de la Tangentielle Ouest

De nouvelles études ont alors été lancées sur le projet de liaison tangentielle ouest avec :

- d'une part, des études conduites sous maîtrise d'ouvrage RFF/SNCF qui ont été menées sur des solutions insérées sur des infrastructures ferroviaires ou pouvant être considérées comme telles (tronçons neufs insérés hors voirie urbaine), exploitées en train ou en tram-train
- d'autre part, des études conduites sous maîtrise d'ouvrage STIF et menées sur des solutions exploitées en tram-train et envisageant des corridors de tracé ferroviaires aussi bien que des corridors urbains.

En mai 2005, les résultats de ces études ont permis la sélection d'une solution par la commission de suivi du projet, la description de cette solution faisant l'objet d'un **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** qui couvre le parcours Saint-Cyr RER à Achères Ville avec une branche de Saint-Germain GC à Saint-Germain RER (phase 1 et 2). Ce **DOCP a été approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006**.

La concertation sur le projet TGO phase 1 (Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École) s'est déroulée du 15 septembre au 11 octobre 2008, dans les neuf communes traversées par le projet. Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009. Le bilan de la concertation a été approuvé en Conseil du STIF en avril 2012. Le Schéma de Principe pour la première phase du projet entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École, a été approuvé en Conseil du STIF le 11 avril 2012.

### • 2013 : La concertation

Le DOCP de 2006 a fait l'objet d'une actualisation pour la phase 2 du projet. Le Conseil du STIF a ainsi approuvé le 13 décembre 2012 le DOCP actualisé de la phase 2 du projet Tangentielle Ouest. C'est sur la base de ce dossier qu'une concertation préalable a été organisée par le STIF, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, **du 15 avril au 17 mai 2013** sur le tracé compris entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville. Cette concertation a permis de recueillir l'avis du public, des élus et acteurs du territoire et d'en tirer les enseignements guidant la poursuite des études.

### • 2014 : L'enquête publique

Des études approfondies (Schéma de Principe) ont été menées en 2012-2013 dans l'objectif d'arrêter un tracé définitif de la ligne. Des échanges avec les communes traversées par la ligne de tram-train, mais également avec les communautés d'agglomération, les organismes et syndicats concernés, et les services de l'Etat ont permis de déterminer le positionnement des futures stations, d'affiner l'insertion paysagère et architecturale de la ligne et d'intégrer les nombreux projets de développement urbains pour concevoir une ligne répondant au mieux aux attentes et besoins des différents acteurs.

A l'issue de ces échanges, un scénario a été retenu pour être présenté à l'enquête publique.



### 5.3. Les études préalables à l'enquête publique

#### 5.3.1. La concertation préalable de 2013

*Le bilan complet de la concertation est consultable en Annexes (Pièce J du présent dossier d'enquête publique).*

La concertation préalable de 2013 a porté sur la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest.

Elle s'est déroulée **du 15 avril 2013 au 17 mai 2013** sur le territoire concerné par le tracé, c'est-à-dire sur les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'informer sur le projet 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.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec les partenaires maîtres d'ouvrage et financeurs (Etat, Région Ile-de-France, Conseil Général des Yvelines, RFF et SNCF), un dispositif de dialogue avec le public adapté et cohérent avec ces objectifs.

Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, **trois réunions publiques** se sont déroulées dans les villes traversées par la phase 2 du projet :

L'**information** sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports (lettre d'information, dépliant synthétique, site Internet dédié au projet et panneaux-totems en mairie).

Le public a pu contribuer au projet :

- lors des 3 réunions publiques,
- sur le site Internet dédié, avec la possibilité de déposer un avis,
- via des urnes sur des panneaux-totems permettant de déposer un avis à Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, via des cartes T, volets détachables inclus dans le dépliant et la lettre d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit

Au cours de cette phase de concertation, il est ressorti :

- Une **adhésion générale** en faveur d'un projet de transport qui viendra relier le nord et le sud des Yvelines et desservir les pôles d'emplois et d'habitat du département en offrant des correspondances avec le réseau de transports structurant et des temps de parcours réduits ;
- Des questions sur **l'articulation des deux phases du projet Tangentielle Ouest**, notamment du point de vue des calendriers de réalisation, du financement et de l'offre de service ;
- Des **demandes de prolongements ultérieurs de la Tangentielle Ouest** : au nord vers Cergy et, dans une moindre mesure, au sud vers Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- Des **expressions favorables à la desserte des stations Achères-Chêne-Feuillu et Poissy GC**, avec des inquiétudes des riverains quant aux effets induits sur le cadre de vie (nuisances sonores et besoins de stationnement) et des demandes de dessertes complémentaires (quartiers de Poissy, liaison avec la gare de Poissy RER) ;
- Une **préférence pour une insertion de la station Achères-Ville à l'est** des voies, afin de faciliter un prolongement ultérieur vers Cergy ;
- Une vigilance concernant la partie du tracé dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye, demandant que soient précisées les **compensations forestières** envisagées.

**À travers toutes les modalités d'expression offertes, le projet bénéficie d'un accueil favorable et suscite des manifestations de soutien.**

**Ce bilan a été pris en compte par les décideurs pour orienter la suite des études, en recadrant notamment l'objectif à atteindre et les enjeux du projet. Il a été approuvé par le conseil du STIF le 9 octobre 2013.**

### 5.3.2. Le Schéma de Principe

---

Les études de Schéma de Principe ont permis d'affiner les études réalisées lors du DOCP approuvé en décembre 2012 en prenant en compte le bilan de la concertation afin de proposer un scénario définitif présenté à l'enquête publique.

Différentes variantes d'insertion ont été étudiées en concertation avec les communes et les différents acteurs du projet, des études d'ordre techniques ont été menées, un coût d'investissement a été estimé et un planning de réalisation a été établi.

Le Schéma de Principe est proposé à l'approbation du Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

### 5.3.3. Compatibilité avec la circulation de trains de fret

---

Les tronçons de la Grande Ceinture circulés par les tram-trains de la TGO lui seront dédiés. **La mixité des circulations avec des trains de fret, ni aucun autre d'ailleurs, n'est donc pas envisagée.**

Par courrier du 20 juillet 2011, confirmé dans un nouveau courrier du 23 avril 2013, la DRIEA a donné son accord pour que la **ligne soit dédiée aux circulations de type tram-train** tout en conservant les caractéristiques techniques pour l'infrastructure permettant de faire circuler, à échéance plus lointaine si nécessaire, des trains classiques, notamment de fret. **La mixité des circulations avec des trains de fret n'est à ce jour ni envisageable ni envisagée, aussi bien à moyen qu'à long terme.**



## 5.4. Programme de la Tangentielle Ouest

La Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville fait partie d'un programme plus vaste. Elle constitue la phase 2 de la TGO.

### 5.4.1. La première phase de la TGO

Les tram-trains de la Tangentielle Ouest (ou TGO) entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER circuleront sur une infrastructure mixte (section sur Réseau Ferré National et en milieu urbain) de 18,8 km en un peu moins de 30 minutes soit avec une vitesse commerciale de 39 km/h.

La 1<sup>ère</sup> phase de la TGO desservira 11 stations (plus une supplémentaire à plus long terme) dont 3 sont en correspondance directe avec des modes lourds (lignes RER et Transilien). La distance interstation moyenne est de 2 km.

D'un point de vue de l'offre de transport, la première phase de la TGO apporte une amélioration du service offert par rapport à la situation actuelle (Grande Ceinture Ouest) :

- par une amplitude horaire augmentée : de 6h du matin jusqu'à minuit tous les jours sauf les dimanches et jours de fêtes ;
- par une fréquence améliorée en heures de pointe (10 minutes au lieu de 15) ;
- par une zone desservie plus étendue et des connexions directes avec les modes lourds.

Une dizaine de rames de tram train seront nécessaires pour effectuer ce service. Elles viendront remplacer les trains circulant actuellement sur la GCO.

La TGO utilise en grande partie l'infrastructure existante de la Grande Ceinture (GC).

Les communes, toutes situées dans les Yvelines, traversées par la première phase de la TGO sont du Nord au Sud: Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Versailles, Saint-Cyr-l'École.

La carte ci-contre fait apparaître la portion de la Grande Ceinture ferroviaire (GC) qui est actuellement en exploitation : il s'agit de la Grande Ceinture Ouest (GCO) qui a été mise en service en 2004 en reliant Noisy-le-Roi à Saint-Germain GC. Le projet de la première phase de TGO va donc reprendre l'infrastructure existante de la GCO pour étendre sa desserte jusqu'à Saint-Cyr RER au Sud et Saint-Germain-en-Laye RER au Nord.

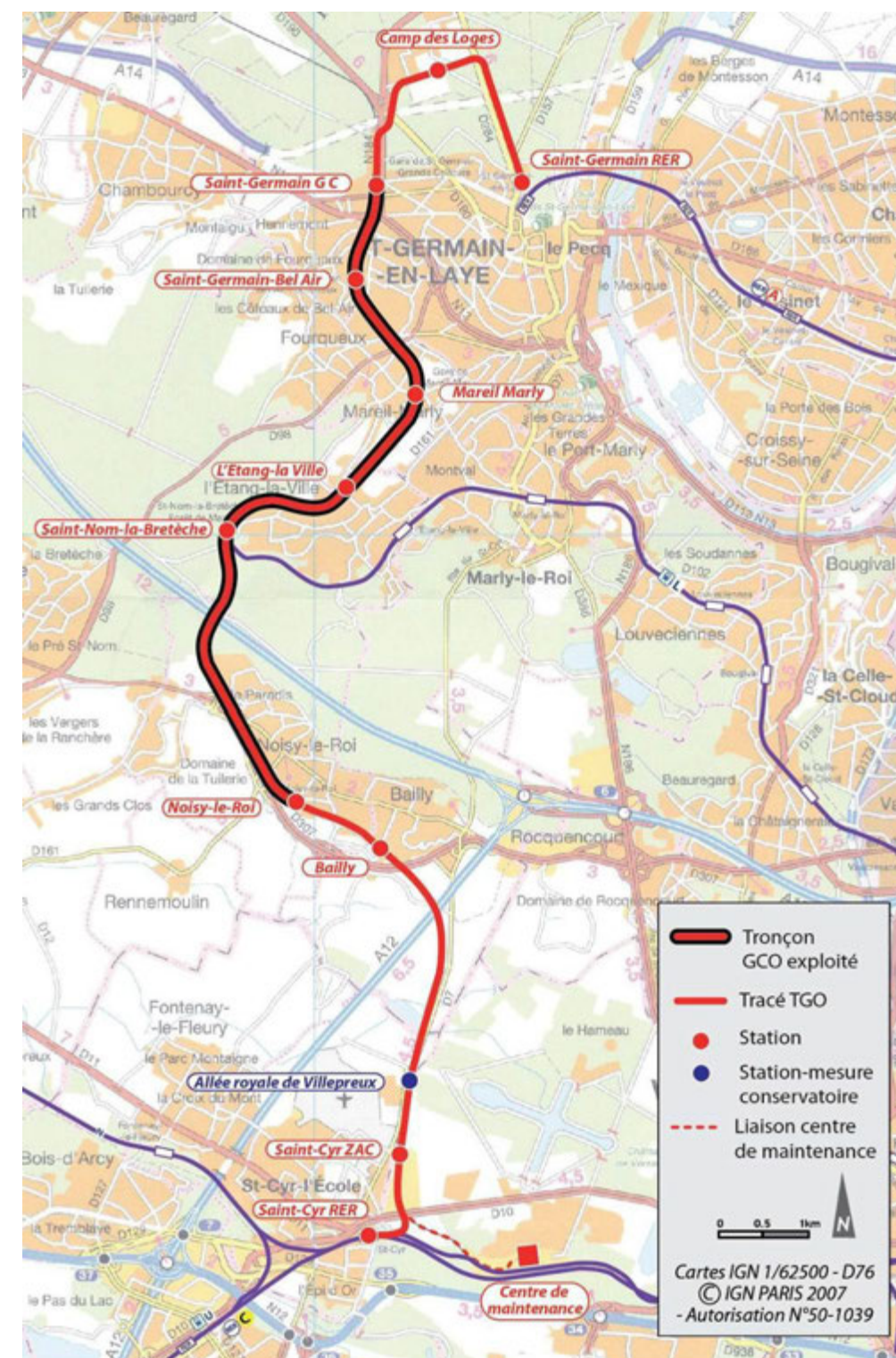


Figure 56 : Tracé général de la TGO phase 1

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

La phase 1 de la TGO sera exploitée comme une voie ferrée classique sur la GCO et sur la GC qui appartient au Réseau Ferré National (RFN). Sur ces sections la voie est dédiée au tram-train et la GC conserve le gabarit ferroviaire. La nouvelle branche de Saint-Germain RER sera exploitée comme une ligne de tramway où les rames circulent en milieu urbain.

Sur sa partie urbaine, le tram train de la TGO s'intègre au milieu : en cas de besoin les rails peuvent être noyés dans la chaussée et permettre sa traversée par les modes actifs, et ponctuellement par les véhicules routiers via un carrefour à feu. En milieu forestier le revêtement de la plateforme peut être adapté (végétalisation par exemple). Le tram train circule à droite et sur une emprise dédiée. L'antenne urbaine est alimentée électriquement sous 750V.

L'infrastructure de la 1<sup>ère</sup> phase peut se diviser en différentes sections pour un total de 19,8 Km :

- Section urbaine : 3,6 Km ;
- Section du Réseau Ferré National : 14,5 kilomètres ;
- Virgule de Saint Cyr : 0,7 Km ;
- Voie de liaison au centre de maintenance : 1 Km.

**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. Il est conçu pour accueillir la TGO dans ses configurations phases 1 et 2.**

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. 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.

#### 5.4.2. Les prolongements ultérieurs

**Le programme de la Tangentielle Ouest retenu est celui constitué par le cumul des phases 1 et 2.**

Les prolongements vers Cergy au Nord et Versailles au Sud sont **inscrits à l'horizon 2030** au SDRIF adopté par la Conseil Régional le 18 octobre 2013.

Les premiers résultats des études préliminaires sur **le prolongement vers Versailles Chantiers** indiquent que des investissements lourds seraient nécessaires pour ne pas impacter les fréquences de la première phase de la TGO et le fonctionnement de la gare de Versailles Chantiers (cf. paragraphe 2.3.6 page 19).

Concernant le prolongement vers Cergy, une étude sectorielle a été réalisée par le STIF dont les premiers résultats ont été présentés en décembre 2012. Ces études, qui ont été approfondies en 2013, permettront d'alimenter, à compter de la fin 2014, les études du prolongement de la TGO vers Cergy.

Compte-tenu de l'incertitude d'une part sur la solution technique à retenir pour le prolongement à Versailles Chantiers, d'autre part pour le tracé à retenir pour le prolongement au nord à Cergy, aucune estimation financière ne peut être faite sur ces deux prolongements.



## 5.5. Les variantes étudiées

### ➤ Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire sur les axes Paris-Mantes-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il suppose notamment la réalisation de sections de ligne nouvelle permettant de décharger en partie le réseau actuel saturé (dont le groupe V en Ile-de-France), afin de développer d'autres dessertes (RER, trains régionaux, fret, ...). La vitesse élevée de la ligne nouvelle (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) permettra de diminuer sensiblement les temps de parcours. Au terme d'un important programme d'études, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé par Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités partenaires qui s'est tenu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 avec pour proposition notamment la création de cinq nouvelles gares : Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et Évreux. Plusieurs sites d'implantation ont été proposés pour chacune.

La commission particulière du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a publié officiellement le compte rendu et le bilan du débat public, le 21 mars 2012.

Lors de son Conseil d'Administration du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (dans sa partie concernant le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare et la ligne nouvelle de Paris à Mantes-la-Jolie) fait partie des projets prioritaires sélectionnés par la commission Mobilité 21 dans son rapport remis au Premier Ministre le 27 juin 2013.

Dans son allocution du 9 juillet 2013 le premier ministre a approuvé les conclusions de ce rapport et "se fixe comme référence son scénario numéro deux", qui prévoit 30 milliards d'euros d'investissement pour des opérations à engager avant 2030. Dans ce scénario, le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare – Mantes et celui de la gare de Rouen sont classés en premières priorités.

Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées pour le projet TGO phase 2, à la fois des variantes de tracé structurelles, ainsi que des variantes de tracé plus locales. Les variantes de tracé structurelles concernent le choix d'un tracé entre Poissy GC et Achères Ville (trois variantes détaillées dans le paragraphe ci-après).

### 5.5.1. Choix d'un tracé entre Poissy GC et Achères Ville

Des études ont été menées sous l'égide du STIF de 2008 à 2010 selon divers scénarii.

Depuis la **station de Saint-Germain GC jusqu'à la gare Poissy GC**, le tracé du projet TGO phase 2 emprunte **les voies actuelles du Réseau Ferré National (RFN) de la Grande Ceinture**. Entre ces deux stations, le tram-train traverse le golf et la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

A partir de Poissy GC, deux éléments ont amené à s'interroger sur le choix du tracé sur les communes de Poissy et d'Achères :

- la voie ferrée entre Poissy GC et Achères Ville est implantée dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye et donc ne permet pas d'assurer une desserte fine de ces deux communes ;
- le souhait d'assurer une correspondance entre le projet TGO et la ligne ferroviaire Transilien du groupe V de Saint-Lazare en direction de Mantes-la-Jolie (futur RER E prolongé vers l'Ouest) alors qu'il n'existe actuellement pas de gare susceptible d'assurer cette correspondance.

A partir de Poissy GC, trois scénarii de tracé ont ainsi été envisagés pour rejoindre le terminus d'Achères Ville :

- **en tracé ferroviaire** : une nouvelle station de correspondance est positionnée au niveau du franchissement du réseau Saint-Lazare (Groupe V) par la TGO, au lieu-dit Chêne-Feuillu à Achères. En 2009, une étude de RFF a démontré que, pour des raisons d'exploitation, cette correspondance n'était cependant réalisable qu'à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). En déchargeant le réseau Saint-Lazare Groupe V, la LNPN rendrait possible la création d'un nouvel arrêt à Achères Chêne-Feuillu. Cette solution permet à la TGO de rester sur les emprises du Réseau Ferré National (RFN) sur la majeure partie du parcours et d'avoir un temps de parcours attractif ;
- **en tracé urbain** : le tracé du projet TGO se débranche du RFN au sud de Poissy GC, puis traverse les communes de Poissy et d'Achères en mode tramway ;
- **en trident** (scénario à trois branches) : dans cette solution, la ligne se divise en deux nouvelles branches au niveau de Poissy GC. Une première branche reste sur le RFN et dessert Poissy Grande Ceinture et Achères Ville et une seconde branche dessert Poissy RER.

Sont décrites ci-après les trois variantes étudiées pour la liaison entre Poissy GC et Achères Ville ainsi que les arguments qui justifient la solution retenue.

Ces trois variantes ont un tracé commun au niveau de l'arrivée à proximité de la gare Achères Ville (considérée à l'est des voies ferrées, et nécessitant l'élargissement du pont-rail situé au niveau de l'avenue de Conflans). Ce dernier tronçon a donc été exclu de l'analyse car commun aux trois variantes étudiées.

A noter par ailleurs qu'une sous-variante du tracé urbain (représentée en pointillés sur la figure ci-après) consiste à se débrancher juste avant la gare actuelle de Poissy GC et à emprunter le boulevard Gambetta jusqu'à la place Verte où le tracé rejoint le précédent tracé urbain explicité. Cette sous-variante a été abandonnée en raison de son impact sur cet axe très circulé (RD 190), de sa moins bonne qualité de desserte et de la difficulté d'inscrire le virage vers le boulevard Robespierre au droit de la place Verte.

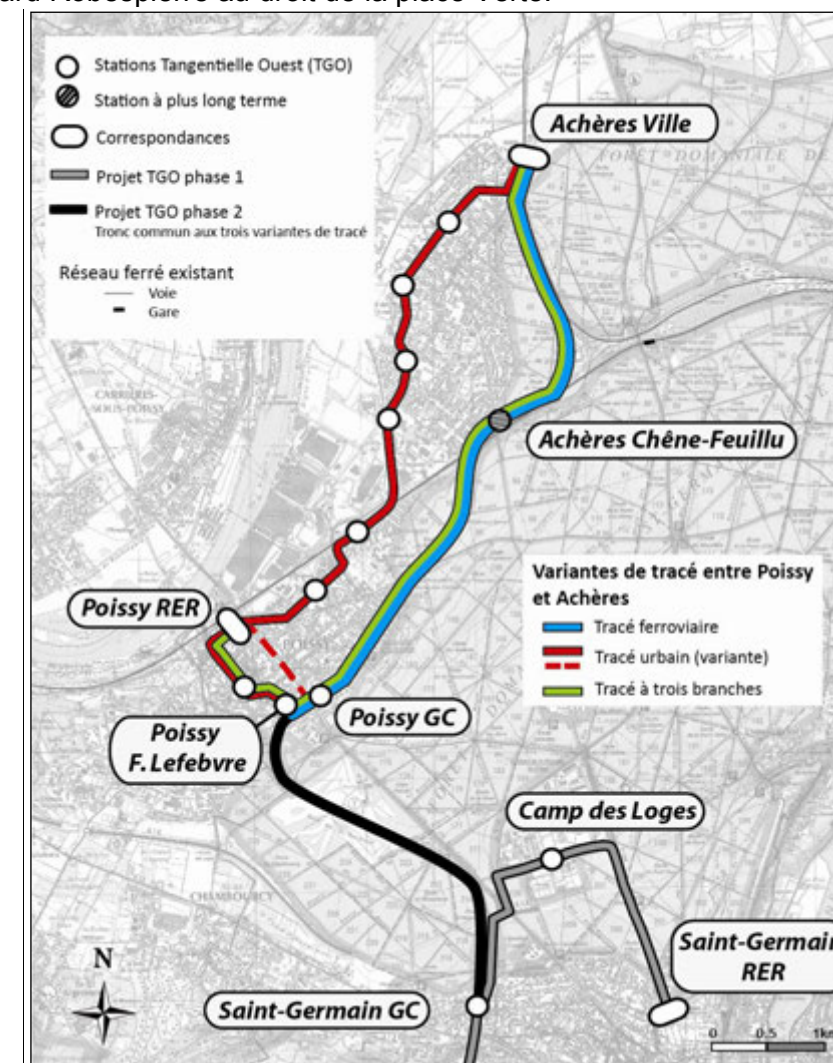


Figure 57 : Scénarii étudiés entre 2008-2011

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

NOTA : Les noms des stations sont donnés à titre provisoire ; les noms définitifs seront déterminés dans la suite des études, en concertation avec les collectivités.



**NOTA :**

La mise en service de la LNPN devrait libérer suffisamment de sillons ferroviaires sur le groupe V pour autoriser la correspondance des trains à Achères Chêne-Feuillu dans des conditions d'exploitation acceptables. Le niveau d'exploitabilité de la ligne du RER E renforcée devra faire l'objet d'études d'exploitation permettant de définir un niveau de service globalement performant.

La desserte du RER E à l'horizon de son prolongement à Mantes La Jolie résulte d'un compromis entre régularité, temps de parcours attractifs et développement de l'offre sur les territoires de l'OIN Seine Aval. A ce titre il n'est pas prévu d'arrêts du RER E à Achères Chêne Feuillu à sa mise en service. Cependant la LNPN permettrait de libérer ces capacités en faveur d'un nouvel arrêt.

La création de la station Achères Chêne Feuillu ne peut pas être réalisée dans l'immédiat, les conditions techniques n'étant pas remplies à l'horizon de mise en service du projet TGO Phase 2 pour permettre la mise en exploitation d'un nouvel arrêt sur les lignes du réseau de Saint-Lazare. Cette station ne pourra donc être réalisée qu'à l'horizon de réalisation de la LNPN.

## • LA VARIANTE EN TRACE FERROVIAIRE

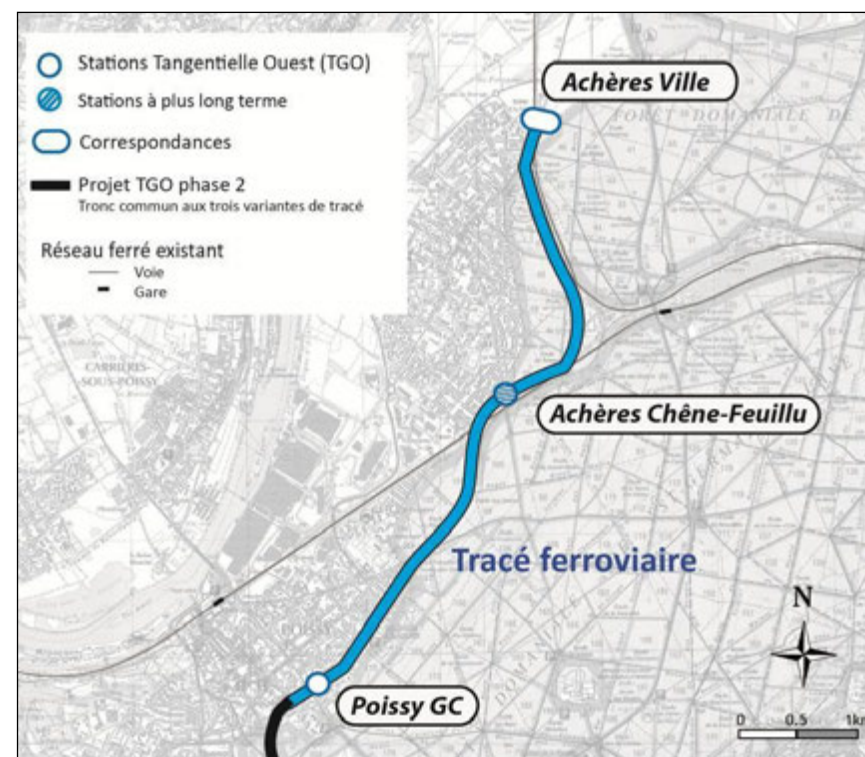


Figure 58 : Variante tracé ferroviaire entre Poissy et Achères

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Description du tracé

Le tracé ferroviaire du projet TGO continue sur la voie de la Grande Ceinture jusqu'au lieu-dit « Chêne-Feuillu », utilise un raccordement existant à voie unique passant au-dessus des voies ferrées du réseau de la gare Saint-Lazare, puis longe les voies ferrées du RER A jusqu'à la gare d'Achères Ville avec création de nouvelles voies (nouvelle plateforme).

Ainsi, le tracé emprunte les voies actuelles de la Grande Ceinture qui devront être rénovées : terrassement, renouvellement des voies, signalisation ferroviaire et électrification, puis le raccordement à voie unique qui devra être réaménagé en conservant le principe de la voie unique, ce qui permet de conserver les ouvrages existants.

Cette voie est ensuite débranchée du RFN pour faciliter l'insertion du tram-train à Achères (incompatibilité d'exploitation avec le RER A et la ligne L du réseau Transilien). Le débranchement au niveau du lieu-dit « Chêne-Feuillu » permet de réaliser une station sur la ligne du tram-train et, au même niveau, une gare sur la ligne ferroviaire du groupe V du réseau de Saint-Lazare (futur RER E prolongé vers l'Ouest), afin d'assurer une correspondance avec la TGO à l'horizon de la LNPN (mesures conservatoires).

Ensuite le tracé est parallèle aux voies ferroviaires en direction de la gare d'Achères Ville (RER A et ligne L du réseau Transilien) côté ouest, sur une nouvelle plateforme implantée au niveau du sol. Ce tracé nécessite des terrassements et ouvrages (petits murs, caniveaux...), ainsi que des emprises dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye, et la création d'un pont pour franchir la route du Clocher d'Achères (hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes).

Stations et desserte

La solution en tracé ferroviaire est plus courte que le tracé urbain, l'écart entre les deux tracés étant de 1 200 mètres. Il en est de même pour le tracé à trois branches.

Ce tracé ferroviaire comporte trois stations : Poissy GC, Achères Chêne-Feuillu (mesures conservatoires) et Achères Ville.

- la station Poissy GC est située en dehors du centre-ville et fonctionne par rabattements ;
- La station Achères Chêne-Feuillu est située à proximité du Technoparc. Ses possibilités de desserte pour améliorer l'intermodalité seront à étudier à la mise en service de la LNPN (station conditionnée) ;
- la station Achères Ville concerne le nouveau quartier de la gare et le futur quartier de la Petite Arche.

Insertion et impacts

Le tracé ferroviaire s'insère sur ou le long des plateformes ferrées existantes et ne pose donc pas de problèmes particuliers d'emprises ou d'insertion si ce n'est des problèmes en lien avec une libération d'emprises sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye pour le tronçon, le long de la branche vers Achères Ville du RER A.

En revanche il nécessite quelques travaux de terrassements, un pont-rail sur la route du Clocher d'Achères ainsi que la construction ultérieure de la nouvelle gare d'Achères Chêne-Feuillu, nécessitant également des emprises sur la forêt (hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes).

**Le tracé ferroviaire, ne pose donc aucun problème d'insertion, présente peu d'impacts, mais utilise néanmoins des emprises sur la forêt et nécessite quelques ouvrages.**

Circulation et stationnement

Le tracé ferroviaire n'empruntant pas la trame viaire à l'exception de l'arrivée sur Achères Ville, aura une incidence moindre sur la circulation, et sur le stationnement à contrario des scénarii de tracé urbain et de tracé en trident consommateurs de voiries.

Intermodalité

En termes d'intermodalité le tracé ferroviaire assure la correspondance avec le RER A, la ligne L du réseau Transilien et le pôle bus de la gare d'Achères Ville RER. Ce tracé offre la possibilité de créer à l'horizon de la LNPN une correspondance, au niveau de la station Achères Chêne-Feuillu (mesures conservatoires) avec les lignes Transilien de Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie (futur RER E prolongé vers l'Ouest).

Le tracé permet également un lien avec le parc-relais d'Achères Ville d'une capacité de 600 places.



### Exploitation

Le tracé ferroviaire offre une exploitation simple par rapport aux deux autres variantes de tracé envisagées.

Il apparaît également plus rapide que les tracés urbains et en trident, offrant un temps de parcours plus attractif sur l'ensemble de la ligne, avec globalement peu d'aléas pour la régularité du temps de parcours.

### Coûts

Le coût d'investissement de cette variante pour le projet TGO uniquement est estimé à environ **74 M€ H.T.**, valeur janvier 2013, y compris aléas, hors ingénierie, acquisitions foncières et compensation forestière, ainsi que hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes.

En termes de matériel roulant, cette variante nécessite l'acquisition de 9 rames supplémentaires de tram-train (en complément des rames mises en service pour la phase 1).

Le coût d'exploitation dépendant essentiellement du kilométrage à parcourir et des vitesses commerciales (hors frais de péage éventuel), le tracé urbain de par sa longueur et sa configuration urbaine ainsi que le tracé en trident sont naturellement plus onéreux en exploitation que le tracé ferroviaire.

- LA VARIANTE EN TRACÉ URBAIN (VIA L'HÔTEL DE VILLE DE POISSY)

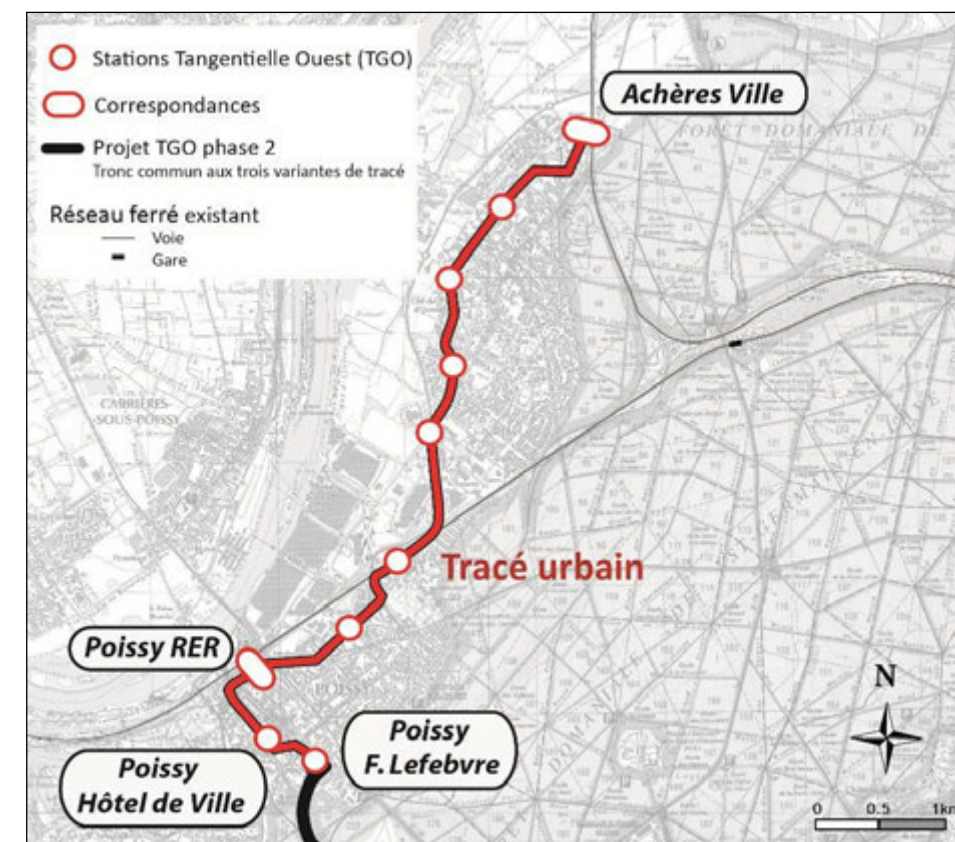


Figure 59 : Variante tracé urbain entre Poissy et Achères

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

### Description du tracé

Le tracé urbain démarre à partir d'un débranchement à créer quelques centaines de mètres avant la gare Poissy GC, pour venir emprunter l'avenue Fernand Lefebvre puis rejoindre l'Hôtel de Ville de Poissy par la rue Lemelle.

Le débranchement peut s'effectuer à voie unique, ce qui permet de s'inscrire dans le talus existant et de résoudre le problème des sens de circulation entre le ferroviaire (circulation à gauche) et l'urbain (circulation à droite).

Le tracé continue ensuite avenue du Cep où la plateforme peut être implantée en site propre axial, utilise sur un court tronçon la rue Saint Louis qui sera traitée en carrefour et revient par l'avenue Maurice Berteaux au contact de la gare de Poissy RER, voirie traitée en site propre avec une voie de desserte riverains.

Le tracé traverse la place Verte et utilise le boulevard Robespierre puis la rue Saint Sébastien avec un site propre latéral et une seule voie de circulation en raison de la largeur réduite de ces deux axes.

Il revient ensuite le long des voies ferrées pour les traverser en passage inférieur à l'est de la RD30 et s'inscrire le long du technoparc en site latéral.

Il emprunte alors l'avenue de Poissy où la plateforme est soit en site propre axial soit en site banalisé, rejoint l'avenue Voltaire à travers des terrains occupés par des jardins et continue sur les avenues Lénine et Maurice Thorez puis avenue de Conflans, toujours en site propre axial pour se terminer à l'est de la gare actuelle du RER.

Stations et desserte

Ce tracé comporte 10 stations, Poissy F. Lefebvre au débranchement, Hôtel de Ville de Poissy, Gare de Poissy RER, Saint-Sébastien, Saint-Exupéry, Technoparc, Rue des Champs, Place du 1er novembre, 8 mai 1945 et Achères Ville.

Le tracé urbain assure une desserte plus complète des zones d'habitation et d'activités des villes de Poissy et d'Achères par rapport aux deux autres variantes de tracé. Environ la moitié des 55 à 60 000 habitants et 80% des 15 000 emplois sont desservis directement dans un rayon de 500 m des stations.

Le meilleur maillage offert par le tracé urbain permet une attractivité plus grande pour le voyageur. Les estimations de trafic avaient montré que la fréquentation était de moitié supérieure à celle de la variante ferroviaire sur le prolongement.

Insertion et impacts

Le tracé urbain présente de grandes difficultés d'insertion dans le centre de Poissy essentiellement localisées entre l'avenue Lefebvre et la gare de Poissy, en particulier rue Lemelle et vers l'Hôtel de ville, dans des axes étroits ou animés, ou encore rue Saint Louis et avenue Berteaux.

Le tracé nécessite la réalisation d'un ouvrage pour permettre le passage inférieur des voies ferrées ainsi qu'un traitement pour les carrefours importants, en particulier celui de la place Verte (hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes).

Il présente également un point particulier pour le débranchement, avec des appareils de voie, des ouvrages en rampe et une zone de transition au changement de type d'exploitation et de voltage pour l'énergie électrique.

Le tracé urbain nécessite donc un travail de réaménagement urbain tout au long du tracé avec une requalification intéressante des communes traversées (Achères et Poissy) et au moins un ouvrage d'art délicat à réaliser pour le passage sous les voies ferrées.

Le tracé urbain présentera en revanche des impacts plutôt positifs pour les quartiers qu'il traverse.

Circulation et stationnement

Le tracé urbain permet de conserver le plan de circulation actuel pour les deux villes de Poissy et Achères, avec des voiries à double sens, à l'exception du boulevard Robespierre et de la rue Saint Sébastien pour lesquels un sens unique de circulation devra être institué.

Le tracé nécessite également de renforcer les zones à faible trafic et faible vitesse du centre-ville de Poissy et de réaménager certains gros carrefours comme la place Verte qui cependant pose un problème de saturation difficile à résoudre, le tronçon rue Saint Louis entre les avenues du Cep et Berteaux, ainsi que les carrefours avec la RD 30.

Ce tracé nécessite également des suppressions localisées de stationnement et quelques réorganisations de stationnement.

Intermodalité

En termes d'intermodalité le tracé urbain assure la correspondance avec le RER A, la ligne L du réseau Transilien et le pôle bus de la gare d'Achères Ville RER ainsi que la correspondance avec la branche de Poissy du RER A et avec les lignes Transilien de Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie (futur RER E prolongé vers l'Ouest) à la gare existante de Poissy RER.

Le tracé permet également un lien avec le parc-relais d'Achères Ville d'une capacité de 600 places.

Exploitation

Le tracé urbain engendre un temps de parcours beaucoup plus important que la solution ferroviaire (environ 15 minutes supplémentaires pour la liaison vers Achères Ville).

Il nécessite également la mise en œuvre d'une zone de transition au niveau du débranchement vers la partie urbaine, pouvant être source d'aléas pour la régularité du temps de parcours vis-à-vis de l'insertion sur le RFN.

Coûts

Le coût d'investissement de cette variante pour le projet TGO uniquement est estimé à environ **121 M€ H.T.**, valeur janvier 2013, y compris aléas, hors ingénierie, acquisitions foncières et compensation forestière, ainsi que hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes.

En termes de matériel roulant, cette variante nécessite l'acquisition de 13 rames supplémentaires de tram-train (en complément des rames mises en service pour la phase 1).

Le coût d'exploitation dépendant essentiellement du kilométrage à parcourir et des vitesses commerciales (hors frais de péage éventuel), le tracé en trident est naturellement plus onéreux en exploitation que le tracé urbain, lui-même plus onéreux que le tracé ferroviaire.



- LA VARIANTE EN TRACÉ EN TRIDENT

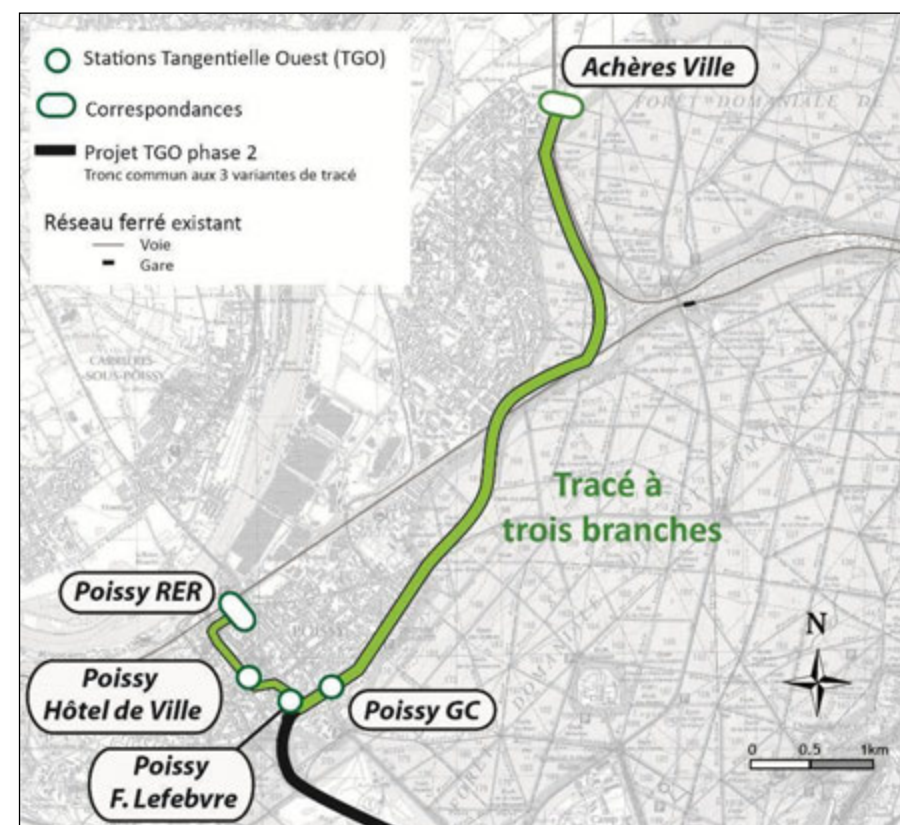


Figure 60 : Variante tracé à trois branches entre Poissy et Achères

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

#### Description du tracé

Dans cette variante de tracé en trident (tracé à trois branches), la ligne se divise en deux nouvelles branches au niveau de Poissy.

Une première branche reste sur le RFN en reprenant le tracé de la variante ferroviaire et dessert Poissy Grande-Ceinture et Achères Ville et une seconde branche dessert Poissy RER en reprenant le tracé de la variante urbaine jusqu'à Poissy RER.

Dans cette variante de tracé, la gare d'Achères Chêne-Feuille n'est pas envisagée du fait de la correspondance entre la ligne TGO et la ligne ferroviaire de Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie (groupe V) possible sur la branche urbaine au niveau de la gare existante de Poissy RER, permettant également une correspondance avec la branche de Poissy du RER A.

#### Stations et desserte

Le tracé à trois branches comporte 5 stations :

- 2 sur la branche dite « RFN » : Poissy GC et Achères Ville ;
- 3 sur la branche dite « urbaine » : Poissy F. Lefebvre (au niveau du débranchement urbain), Hôtel de Ville de Poissy, et Poissy RER.

De même que pour la variante ferroviaire le tracé à trois branches assure une desserte directe réduite au niveau du RFN :

- la station Poissy GC est située en dehors du centre-ville et fonctionne par rabattements ;
- la station Achères Ville concerne le nouveau quartier de la gare et le futur quartier de la Petite Arche.

En revanche par rapport au tracé uniquement ferroviaire il assure une desserte plus complète des zones d'habitation de Poissy situées entre la Grande Ceinture et la gare de Poissy RER.

La solution de tracé en trident est la plus longue des trois variantes.

#### Insertion et impacts

Le tracé en trident s'insère en partie sur ou le long des plateformes ferrées existantes et ne pose donc pas de problèmes particuliers d'emprises ou d'insertion dans ces zones si ce n'est des problèmes **en lien avec une libération d'emprises sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye** pour le tronçon le long de la ligne ferroviaire vers la gare d'Achères Ville (RER A et ligne L du réseau Transilien). Il nécessite également pour cette partie ferroviaire quelques ouvrages à base de terrassements, ainsi qu'un pont sur la route du clocher d'Achères (pont-rail), hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes.

Pour la partie urbaine du tracé, il présente des difficultés d'insertion dans le centre de Poissy essentiellement localisées entre l'avenue Lefebvre et la gare de Poissy, en particulier rue Lemelle et vers l'Hôtel de ville, dans des axes étroits, ou encore rue Saint Louis et avenue Berteaux.

Il présente également un point particulier pour le débranchement, avec des appareils de voie, des ouvrages en rampe et une zone de transition au changement de type d'exploitation et de voltage pour l'énergie électrique.

Le plan de circulation pourra être légèrement modifié et le stationnement réorganisé en partie.

### Circulation et stationnement

Le tracé en trident permet de conserver le plan de circulation actuel pour les deux villes de Poissy et Achères, avec des voiries à double sens.

Le tracé nécessite également de renforcer les zones à faible trafic et faible vitesse du centre-ville de Poissy et de réaménager certains gros carrefours, le tronçon rue Saint Louis entre les avenues du Cep et Berteaux, ainsi que les carrefours avec la RD 30.

Ce tracé nécessite également des suppressions localisées de stationnement sur la rue Lefebvre et sur l'avenue du Cep.

### Intermodalité

En termes d'intermodalité, le tracé à trois branches assure la correspondance avec le RER A, la ligne L du réseau Transilien et le pôle bus de la gare d'Achères Ville RER ainsi que la correspondance avec la branche de Poissy du RER A et avec les lignes Transilien de Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie (ligne J et futur RER E prolongé vers l'ouest) à la gare existante de Poissy RER.

Le tracé permet également un lien avec le parc-relais d'Achères Ville d'une capacité de 600 places.

### Exploitation

Ce scénario implique une exploitation en trois branches « déséquilibrées » en termes de longueur (avec des longueurs très différentes : branche « Saint-Germain GC – Saint-Germain RER » : environ 3 750 m - branche « Saint-Germain GC – Poissy RER » : environ 5 050 m - branche « Saint-Germain GC – Achères Ville » environ 9 660 m), ce qui en complique l'exploitation.

En outre, cette configuration en trident a pour conséquence d'augmenter les intervalles de passage par rapport aux deux autres variantes de tracé du fait des trois branches à exploiter sur l'ensemble du tracé de la TGO.

Une seconde fourche oblige en effet à diviser la fréquence par deux, ce qui devient vraiment dissuasif pour la clientèle, et n'offre qu'un service très déséquilibré selon les branches en termes de fréquence.

**Cette solution n'est donc pas pertinente du point de vue de l'exploitation.**

### Coûts

Le coût d'investissement de cette variante pour le projet TGO uniquement est estimé à environ **117 M€ H.T**, valeur janvier 2013, y compris aléas, hors ingénierie, acquisitions foncières et compensation forestière, ainsi que hors travaux nécessaires à l'implantation du terminus de la TGO au niveau d'Achères Ville communs aux trois variantes.

En termes de matériel roulant, cette variante nécessite l'acquisition de 11 rames supplémentaires de tram-train (en complément des rames mises en service pour la phase 1).

Le coût d'exploitation dépendant essentiellement du kilométrage à parcourir et des vitesses commerciales (hors frais de péage éventuel), le tracé en trident est naturellement plus onéreux en exploitation que le tracé ferroviaire et le tracé urbain.

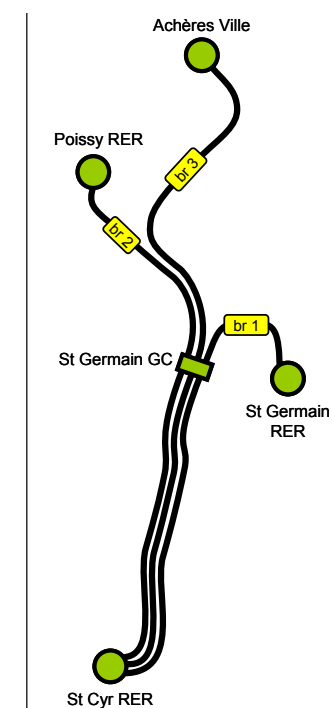


Figure 61 : Schéma d'exploitation du scénario en trident



- CHOIX DE LA VARIANTE

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Tracé ferroviaire	Tracé urbain	Tracé en trident
Station et desserte locale			
<i>Insertion</i>			
<i>Impacts forêt (écologiques + emprises)</i>			
Circulation et stationnement			
Intermodalité			
Exploitation			
<i>Coûts d'investissement</i>			
<i>Coûts d'exploitation</i>			
<i>Impact parc matériel roulant nécessaire</i>			

Tableau 8 : Analyse multicritère pour le choix d'un tracé entre Poissy GC et Achères Ville

**La solution en trident a été écartée car elle n'est pas pertinente du point de vue de l'exploitation globale de la ligne.**

Le tracé urbain apparaît préférable de par ses meilleures caractéristiques en dessertes locales et en raison de sa meilleure intégration dans les axes utilisés qui verront leurs aspects positifs renforcés en termes de fonctionnement urbain. Cette solution a pour avantage de desservir au plus près des bassins denses de population et d'emploi (une fois et demi de trafic en plus par rapport au tracé ferroviaire) et de permettre une correspondance à Poissy RER. Cependant cette solution pose des problèmes d'insertion sur la voirie, dans un contexte de forte congestion des axes routiers, et propose un temps de parcours globalement très long.

**Les difficultés d'insertion de la variante urbaine ainsi que les coûts nettement plus élevés ont primé sur l'attractivité de la desserte. Au final, la variante ferroviaire a ainsi été retenue.**

**Ainsi, en février 2011, le principe d'une ligne sur les emprises ferroviaires existantes du RFN a été présenté en Commission de Suivi (COSU) et acté par le STIF et les financeurs.**

L'actualisation du DOCP (approuvé par le Conseil du STIF en décembre 2012) et le Schéma de Principe (approuvé par le Conseil du STIF en décembre 2013) ont été réalisés sur cette base.

Il est prévu en outre de prendre des **mesures conservatoires pour la réalisation d'une station à Achères Chêne-Feuillu** à l'horizon de réalisation de la LNPN afin de permettre des correspondances avec les trains du Groupe V.

### 5.5.2. Variantes d'insertion

Le projet a fait l'objet de variantes en des points particuliers présentés ci-après :

- la position de la station Achères Chêne-Feuille (en mesure conservatoire) ;
- la desserte du quartier Saint-Exupéry à Poissy ;
- la desserte d'Achères Grand-Cormier ;
- la position du terminus à Achères Ville.
- le traitement des PN 10,2, 10,4 et 10,5.

#### 5.5.2.1. Variantes d'implantation de la station Achères Chêne-Feuille (mesures conservatoires)

Après avoir franchi le PN 11.2, la Grande Ceinture emprunte sur 1 200 mètres une section à voie unique qui franchit en pont les voies du réseau de Saint-Lazare Groupe V et rejoint une voie du RER A.

La station Achères Chêne-Feuille sera située à proximité de cette intersection de la TGO et des lignes du réseau de Saint-Lazare.

Deux solutions ont été envisagées pour l'implantation de cette station :

- variante 1 : sur le pont, au croisement des deux axes ferrés ;
- variante 2 : au niveau du sol, au nord du croisement des deux axes.

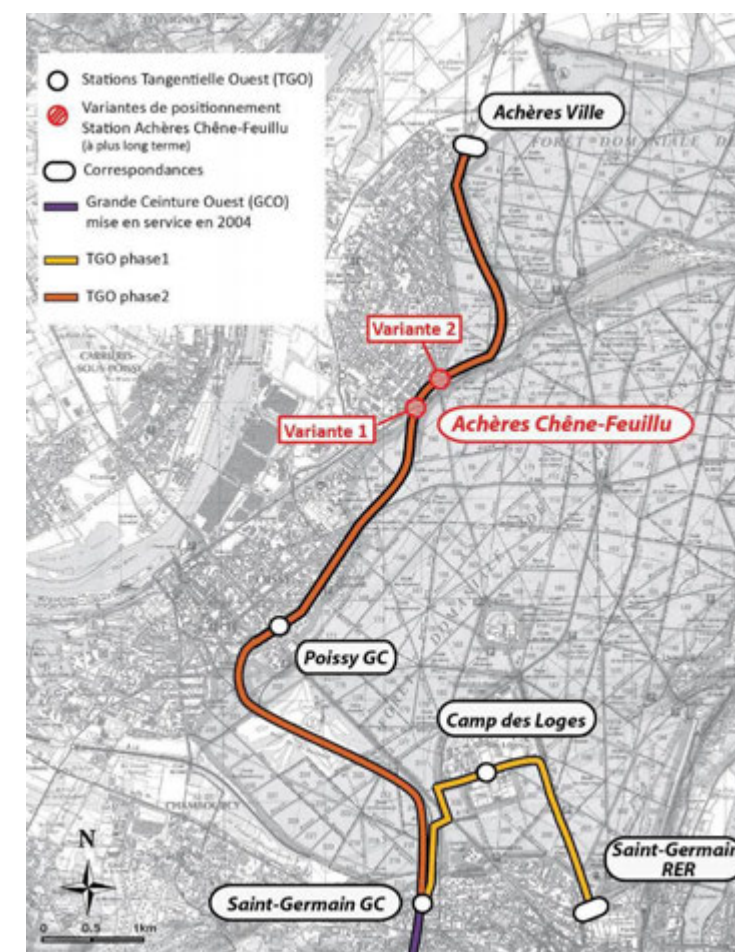


Figure 62 : Variantes d'implantation de la station Achères Chêne-Feuille - Deux positions envisagées

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

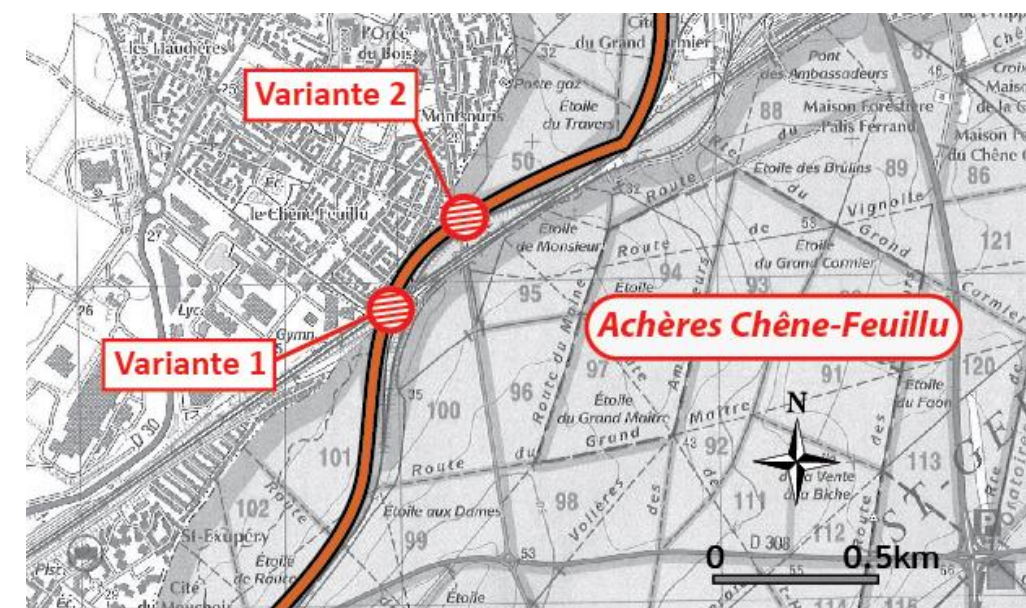


Figure 63 : Zoom sur les variantes d'implantation de la station « Achères Chêne-Feuille »

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



➤ **Groupe V**

Ligne de Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy, comportant des circulations Transilien Ligne J et futur RER E prolongé vers l'ouest, et des trains Intercités.

➤ **NOTA :**

La mise en service de la LNPN devrait libérer suffisamment de sillons ferroviaires sur le groupe V pour autoriser la correspondance des trains à Achères Chêne-Feuillu dans des conditions d'exploitation acceptables. Le niveau d'exploitabilité de la ligne du RER E renforcée devra faire l'objet d'études d'exploitation permettant de définir un niveau de service globalement performant.

La desserte du RER E à l'horizon de son prolongement à Mantes La Jolie résulte d'un compromis entre régularité, temps de parcours attractifs et développement de l'offre sur les territoires de l'OIN Seine Aval. A ce titre il n'est pas prévu d'arrêts du RER E à Achères Chêne Feuillu à sa mise en service. Cependant la LNPN permettrait de libérer ces capacités en faveur d'un nouvel arrêt.

**La création de la station Achères Chêne Feuillu ne peut pas être réalisée dans l'immédiat**, les conditions techniques n'étant pas remplies de façon raisonnable à l'horizon de mise en service du projet TGO Phase 2 pour permettre la mise en exploitation d'un nouvel arrêt sur les lignes du réseau de Saint-Lazare. **Cette station ne pourra donc être réalisée qu'à l'horizon de la LNPN.**

➤ **Saut de mouton**

Un saut-de-mouton est un dispositif ferroviaire constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par dessous.

**Voie unique ou voie double pour le projet TGO au niveau d'Achères Chêne-Feuillu ?**

Pour le projet TGO le tronçon concerné par la problématique de voie unique a une longueur d'environ 1 300 mètres (la voie unique étant prolongée au sud afin de placer une communication en alignement droit).

Pour la **variante 1**, comportant une station sur le tronçon en voie unique, **une fréquence de 10 minutes comme envisagée pour l'exploitation de la branche Saint-Germain GC - Achères provoquera des ralentissements fréquents.**

Il peut être alors prévu soit de doubler la voie en station, soit au contraire de ne conserver que la station en voie unique.

Cette dernière option est la plus facile à gérer (quand un tram-train est à quai, celui qui arrive en direction opposée doit ralentir ou stopper au maximum moins de 1 minute, temps qui correspond au temps d'occupation des quais par une rame dans un sens), mais est plus onéreuse.

**Pour éviter toute perturbation dans l'exploitation, il convient donc pour la variante 1 de doubler la voie.**

**La variante 2, sans station sur le tronçon en voie unique, fonctionne à voie unique avec une fréquence de 10 minutes (à noter qu'une fréquence de 5 minutes par sens serait encore admissible).**

**Variante 1 : station Achères Chêne Feuillu sur le pont au niveau du croisement**

Dans cette variante 1, la station « Achères Chêne-Feuillu » est positionnée sur le pont au niveau du croisement des deux axes ferrés.

Cette variante a l'avantage de superposer les quais des trains du groupe V et ceux de la TGO, ce qui devrait faciliter les échanges.

Elle permet également de prévoir une passerelle depuis la station TGO en direction du Technoparc, via les lotissements.



Figure 64 : Schéma d'organisation variante 1 - Station TGO sur le pont

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Cette solution, mise en œuvre une fois la LNPN réalisée, nécessiterait :

- **de reprendre l'implantation de la voie nord actuelle du RER A** pour pouvoir insérer un quai central entre cette voie et la voie du groupe V, et implanter un quai pour la voie sud du groupe V ;
- **de reprendre l'ouvrage de franchissement de la TGO** afin d'une part d'élargir le saut de mouton pour y insérer une voie supplémentaire et les quais et, d'autre part, libérer de l'espace pour les quais ferroviaires ;
- **d'installer des ascenseurs et des escaliers fixes et mécaniques ainsi que des passerelles** pour assurer les accès et les correspondances des quais du groupe V et de la TGO, entre eux et avec le quartier de Chêne-Feuillu, le Technoparc et un parc-relais éventuel (hors opération TGO) et un accès routier depuis la route des Loges.

#### Aspects fonctionnels

Les échanges avec le Groupe V du réseau Saint-Lazare sont en général facilités, mais les liaisons sont nombreuses et peu lisibles.

La passerelle en direction de Technoparc est en fait peu efficace en raison de son éloignement de la zone d'activités et de l'importance de cette zone. De plus elle pourrait générer des circulations et stationnements non souhaitables au sein du lotissement. Des navettes seront donc nécessaires.

#### Importance des travaux

Les **travaux** sont **très conséquents** : doublement de la voie de TGO, reprise complète des ouvrages, quais de la station en ouvrage, mise en œuvre de deux passerelles et de nombreux équipements.

A noter également la **difficulté de créer des voies de dépassement pour le groupe V**.

#### Exploitation

Cette **variante 1 ne limite pas la fréquence sur la TGO** du fait de la voie double.

#### Impacts environnementaux

La **surface de forêt à acquérir est de 14 000 m<sup>2</sup>**, y compris 5 500 m<sup>2</sup> pour le parc-relais éventuel (hors opération TGO).

#### Travaux conservatoires

Les travaux conservatoires à prévoir sont importants dans l'optique de ne pas perturber l'exploitation de la TGO pendant les travaux ultérieurs de la future gare qui seront réalisés pour la correspondance entre la TGO et le groupe V du réseau Paris Saint-Lazare (futur RER E prolongé vers l'Ouest) à l'horizon de mise en service de la LNPN.

Les ouvrages de franchissement devront être réalisés en voie double afin de pouvoir accueillir les quais de la station.

#### Coûts

Les **coûts d'investissement complets (horizon LNPN)** nécessaires pour la réalisation de cette variante 1 de positionnement de la station Achères Chêne-Feuillu (projet TGO) sont estimés à environ **38 M€ H.T** (hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors ralentissements, en valeur euros janvier 2013).

**Pour le projet TGO la variante 1 présente un surcoût d'environ 36 M€ HT par rapport à la variante 2.**

Les **investissements en lien avec les travaux conservatoires nécessaires à la mise en service de TGO phase 2**, sans la station, seraient d'environ **27 M€ H.T. pour cette variante 1.**

Le **coût de travaux de la gare ferroviaire** (hors projet TGO) comprenant la réalisation de la gare en elle-même, d'un parc-relais et des travaux ferroviaires est estimé à **40 M€ H.T. dans le cadre de cette variante 1**. Ce coût est similaire pour les deux variantes 1 et 2 de positionnement de la station Achères Chêne-Feuillu.

*NB : pour la gare ferroviaire, dans les deux cas il n'est pas considéré de voies de dépassement pour le Groupe V dans la gare. Si ces voies étaient nécessaires la variante 1 ne permettrait pas de les implanter facilement (difficulté).*



**Variante 2 : station Achères Chêne-Feuillu au nord, au niveau du sol**

Dans cette variante 2, la station « Achères Chêne-Feuillu » est positionnée au niveau du sol au nord du pont situé au niveau du croisement des deux axes ferrés.

**Cette variante est nettement plus simple à mettre en œuvre et permettrait de créer plus facilement des voies de dépassement pour les trains du groupe V, si le besoin s'en faisait ressentir.**

Les échanges sont relativement simples et très lisibles.

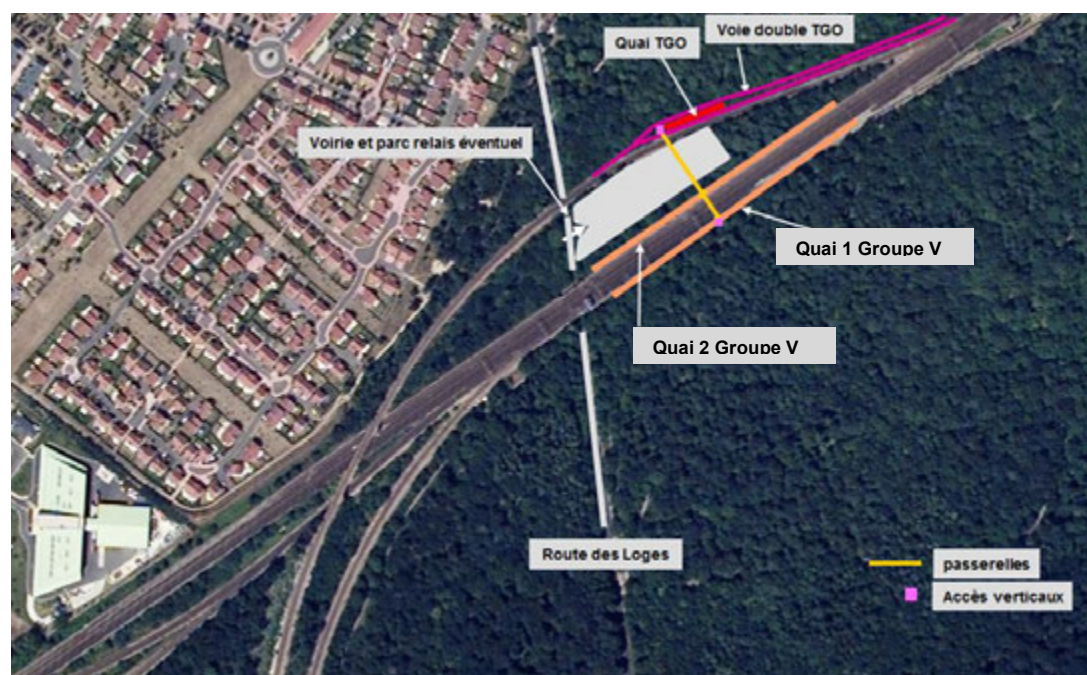


Figure 65 : Schéma d'organisation variante 2 - Station TGO au niveau du sol

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Cette solution, mise en œuvre une fois la LNPN réalisée, nécessiterait :

- **de reprendre l'implantation des voies Nord et Sud actuelles du RER A** pour pouvoir insérer un quai central entre ces voies et les voies du groupe V. En décalant suffisamment ces voies il est possible d'implanter les deux quais à l'extérieur des quatre voies existantes, ce qui permet de créer des voies de dépassement sans grande difficulté ;
- **de conserver les ouvrages de franchissement de la TGO**, pour les voies ferrées et pour la route, à voie unique, et ne passer en voies doubles qu'après ces ouvrages pour l'implantation de la station puis jusqu'à la station terminus d'Achères Ville ;
- **d'implanter une station à quai central pour la TGO ;**
- **d'installer des ascenseurs et des escaliers fixes et mécaniques ainsi qu'une passerelle** pour assurer les accès et les correspondances des quais groupe V et TGO, entre eux ainsi qu'avec un parc-relais éventuel (hors opération TGO) et un accès routier depuis la route des Loges.

**Aspects fonctionnels**

Le principe de la passerelle-bâtiment gare assurant toutes les liaisons d'échanges est très lisible et économique.

Le parc-relais éventuel et les arrêts navettes et bus sont bien intégrés à l'ensemble pôle d'échanges.

**Importance des travaux**

Les **travaux** sont **très réduits par rapport à la variante 1**, les ouvrages existants de la TGO étant conservés et une seule passerelle étant à construire, avec des équipements plus simples.

A noter la **possibilité de placer des voies de dépassement pour le groupe V sans difficulté.**

**Exploitation**

Cette **variante 2 limite la fréquence sur la TGO** du fait de la voie unique conservée sur 1 300 m environ, mais **permet d'admettre des fréquences pouvant garantir la robustesse de l'exploitation.**

**Impacts environnementaux**

Le projet nécessite **l'acquisition de 10 500 m<sup>2</sup> de forêt**, dont 5 500 m<sup>2</sup> pour le parc-relais éventuel (hors opération TGO), soit 3 500 m<sup>2</sup> de moins que pour la variante 1.

**Travaux conservatoires**

En ce qui concerne les travaux conservatoires à prévoir, ceux-ci sont réduits par rapport à la variante 1 : il suffit d'implanter les voies de façon à pouvoir placer le quai central de la future station.

Il sera également réalisé le terrassement définitif, les voies définitives et la structure du quai central afin de limiter les impacts des travaux à la mise en service de la correspondance entre la TGO et le groupe V du réseau Paris – Saint-Lazare (futur RER E prolongé vers l'Ouest) à l'horizon de mise en service de la LNPN.

La zone de transition prévue sera également définitive.

Ces travaux sont donc moins importants que pour la variante 1.

Coûts

Les **coûts d'investissement complets (horizon LNPN)** nécessaires pour la réalisation de cette variante 2 de positionnement de la station Achères Chêne-Feuillu (projet TGO) sont estimés à environ **2,1 M€ H.T** (hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors ralentissements, en valeur euros janvier 2013).

Les **investissements en lien avec les travaux conservatoires nécessaires à la mise en service de TGO phase 2**, sans la station, seraient d'environ **500 000 € H.T. pour la variante 2.**

Le **coût de travaux de la gare ferroviaire** comprenant la réalisation de la gare en elle-même, d'un parc-relais et des travaux ferroviaires est estimé à **40 M€ H.T. dans le cadre de cette variante 2.** Ce coût est similaire pour les deux variantes 1 et 2 de positionnement de la de la station Achères Chêne-Feuillu.

*NB : pour la gare ferroviaire, dans les deux cas il n'est pas considéré de voies de dépassement pour le Groupe V dans la gare. Si ces voies étaient nécessaires la variante 2 permettrait de les implanter très facilement.*

Choix de la variante 2

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Variante 1 sur le pont	Variante 2 au sol au nord
Voie unique / Voie Double	Voie double	Voie unique
Aspects fonctionnels		
Importance des travaux		
Exploitation		
Impacts environnementaux		
Travaux conservatoires		
Coût des travaux		

**Tableau 9 : Analyse multicritère des variantes d'implantation de la station Achères Chêne-Feuillu**

L'implantation du pôle d'échanges au croisement des deux axes (variante 1) présente de nombreux inconvénients sans être vraiment efficace en termes de desserte du Technoparc car trop éloigné. En effet cette solution implique la reprise de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées par la TGO aussi bien pour pouvoir implanter les quais des trains du groupe V que pour insérer la station de la TGO qui doit être en rampe uniforme et en alignement droit.

Si certaines liaisons entre quais sont facilitées, ceci n'est pas vrai pour toutes les liaisons et la lisibilité des échanges en souffre. De plus il est nécessaire de mécaniser de nombreuses liaisons par ascenseurs et escaliers mécaniques. On peut noter également que la création de voies de dépassement est délicate du fait de la voie RER qui s'éloigne des autres voies. Le surcoût de cette solution (variante 1) est donc notable.

**Il a donc été retenu la solution du pôle tout à niveau (variante 2) implanté au nord du croisement, avec un tronçon de la TGO d'environ 1 300 m en voie unique, afin de conserver les ouvrages de franchissement des voies ferrées et de la route.**

**Le temps de parcours de ce tronçon de l'ordre d'une minute autorise des fréquences pouvant garantir la robustesse de l'exploitation.**



5.5.2.2. Variantes de tracé pour la desserte du quartier Saint-Exupéry à Poissy

Une autre variante locale a été envisagée sur le tronçon « Poissy GC – Achères Chêne-Feuilleu » pour la desserte du quartier Saint-Exupéry de Poissy.

Au nord de la gare de Poissy GC, le tracé de la TGO phase 2 traverse la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye à relativement faible distance du quartier Saint-Exupéry de Poissy avant d'atteindre le lieu-dit « Achères Chêne-Feuilleu ». Le quartier Saint-Exupéry est relativement enclavé et il pourrait être envisagé de détourner le tracé des voies ferrées actuelles afin d'implanter une station supplémentaire pour le desservir. Cette variante a été étudiée suite à la concertation préalable qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2013.



Figure 66 : Tracé et stations entre Poissy GC et Achères Ville RER - Variante de tracé avec station Saint-Exupéry

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Cette variante n'a en revanche pas été retenue pour le projet TGO phase 2 pour les raisons précisées ci-après.

Description de la variante de tracé envisagée

Le tracé de la TGO phase 2 se débranche de la plateforme RFN actuelle au niveau du boulevard Rose pour suivre la lisière de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Il croise ensuite la route départementale D308 (route de Poissy) puis longe le quartier Saint-Exupéry.

Une station peut être implantée au droit des immeubles, vers l'angle de la rue Saint Sébastien.

Le tracé doit ensuite traverser la forêt pour rejoindre les voies de la Grande Ceinture en amont du franchissement des voies du Groupe V.

La longueur de ce débranchement est de l'ordre de 3 000 mètres,

Cette solution de tracé présente une **surlongueur pour le parcours de l'ordre de 1 600 mètres** par rapport à la variante de base (sur les emprises ferroviaires).

Il convient de traiter le débranchement assurant la desserte du quartier Saint-Exupéry en **système urbain**, ce qui nécessite deux zones de transition, une à chacune des extrémités.

Côté nord, le débranchement se fera sur la voie unique de la Grande Ceinture, ce qui permet de régler le problème de la transition de sens de circulation. Une nouvelle transition électrique est à prévoir sur le tronçon urbain.

Côté sud, il peut être prévu un double débranchement sur la voie ouest et une communication entre les voies pour le retour sur la voie est. Cette option permet d'éviter un ouvrage en saut-de-mouton au prix d'une faible distance à franchir à contresens. Cette disposition reste acceptable tant qu'il ne circule pas de trains sur la GC.

Ce double débranchement assure la transition entre circulation à gauche et circulation à droite, ou inversement. La transition électrique se fera après le débranchement sur le tronçon urbain.

Pour l'alimentation électrique du tronçon urbain en 750V, il pourrait être prévu une **sous-station électrique supplémentaire** vers la station Saint-Exupéry et une liaison avec la sous-station de Achères Chêne-Feuilleu afin d'assurer un secours éventuel.



Figure 67 : Variante de tracé Saint-Exupéry : alternance de séquences RFN et urbaines

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

### Stations et desserte

Le tracé proposé pour la desserte du quartier Saint-Exupéry comporte une station supplémentaire (station Saint-Exupéry) par rapport à la variante de base soit quatre nouvelles stations au total (dont une en mesure conservatoire) pour le projet TGO phase 2.

De même que pour le tracé empruntant la GC, le tracé via Saint-Exupéry assure une desserte directe réduite au niveau du RFN :

- la station Poissy GC est située en dehors du centre-ville et fonctionne par rabattements ;
- la station Achères Chêne-Feuillu est située à proximité du Technoparc mais sans accès attractif (station conditionnée par le projet de LNPN) ;
- la station Achères Ville concerne le nouveau quartier de la gare et le futur quartier de la Petite Arche.

En revanche par rapport au tracé uniquement ferroviaire, il assure une desserte fine d'une des zones d'habitation de Poissy (quartier Saint-Exupéry).

### Insertion et aspects environnementaux

La réalisation de la plateforme nécessite une **emprise foncière supplémentaire sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye sur une bande d'environ 30 000 m<sup>2</sup> en lisière ou à travers la forêt.**

Un **secteur forestier est isolé du reste du massif.**

### Circulation et stationnement

Le tracé via Saint-Exupéry n'empruntant pas la trame viaire existante, il aura peu d'incidence sur la circulation, et sur le stationnement.

Néanmoins, la présence de la station pourrait générer une augmentation de la circulation dans ce quartier, où elle est aujourd'hui uniquement riveraine.

### Intermodalité

En termes d'intermodalité une connexion avec le réseau bus desservant Poissy et Achères pourrait être envisagée afin d'assurer la liaison depuis la station de la TGO.

### Exploitation

En termes d'exploitation, le **temps de parcours** pour les voyageurs est **majoré de 3 à 4 minutes** en raison de l'allongement du parcours et de l'arrêt supplémentaire en station.

Les **conditions d'exploitation** sont quant à elles **dégradées** par les deux zones de transition supplémentaires qui nécessitent des manœuvres spécifiques pour les changements de tension et une circulation à contresens à réguler.

Le passage RFN - urbain - RFN pour ce tronçon rajoute en effet une nouvelle transition pour la ligne Achères Ville - Saint-Cyr RER, ce qui multiplie les changements d'exploitation.

Un carrefour, avec la D308, est également à équiper de SLT (Signalisation Lumineuse Tricolore).

Un surcoût d'exploitation d'environ **300 000 € par an** est ainsi à prévoir pour ce nouveau débranchement urbain.

### Travaux et coûts

Les travaux comportent les deux débranchements, la construction de la plateforme, de la station, d'une sous-station électrique, et l'équipement d'un carrefour.

Le **surcoût des travaux** est de l'ordre de **34 M€ H.T.**, pour l'ensemble de ces travaux (hors MOE, MOA, acquisitions foncières).

**L'achat d'une rame supplémentaire pourrait être également requis.**



**Choix de la variante de base (variante 1 – tracé ferroviaire sur le RFN)**

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Variante 1 (de base) <i>Tracé sur RFN</i>	Variante 2 <i>Débranchement Saint-Exupéry</i>
Station et desserte locale		
Insertion et aspects environnementaux		
Circulation / Stationnement		
Intermodalité locale		
Exploitation		
Travaux et coûts		

**Tableau 10 : Analyse multicritère de la variante desservant le quartier Saint-Exupéry à Poissy**

L'allongement du temps de parcours, la nécessité d'implanter une nouvelle zone de transition et une sous-station supplémentaires, les impacts supplémentaires sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye ainsi que le surcoût associé à cette variante de tracé pour la desserte du quartier Saint-Exupéry ont conduit à l'écartier.

### 5.5.2.3. Variantes de tracé pour la desserte de la station Achères Grand-Cormier

Une autre variante locale a été envisagée sur le tronçon « Poissy GC – Achères Chêne-Feuillu » pour la desserte de la station Achères Grand-Cormier.

Entre Poissy GC et Achères RER, le tracé de la TGO croise les voies du Groupe V au lieu-dit « Achères Chêne-Feuillu ».

Une correspondance pourrait être mise en place à terme à cet endroit. Si celle-ci ne nécessiterait pour la TGO que des travaux relativement réduits pour construire la station, elle nécessiterait par contre des travaux conséquents et coûteux pour créer la gare des trains du Groupe V.

Il pourrait donc être envisagé d'utiliser la gare d'Achères Grand Cormier pour créer cette correspondance.

Cette hypothèse nécessite de réaliser un rebroussement à Achères Grand-Cormier.

Cette variante de tracé a été étudiée suite aux avis émis lors de la concertation préalable sur le projet TGO Phase 2 qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2013.

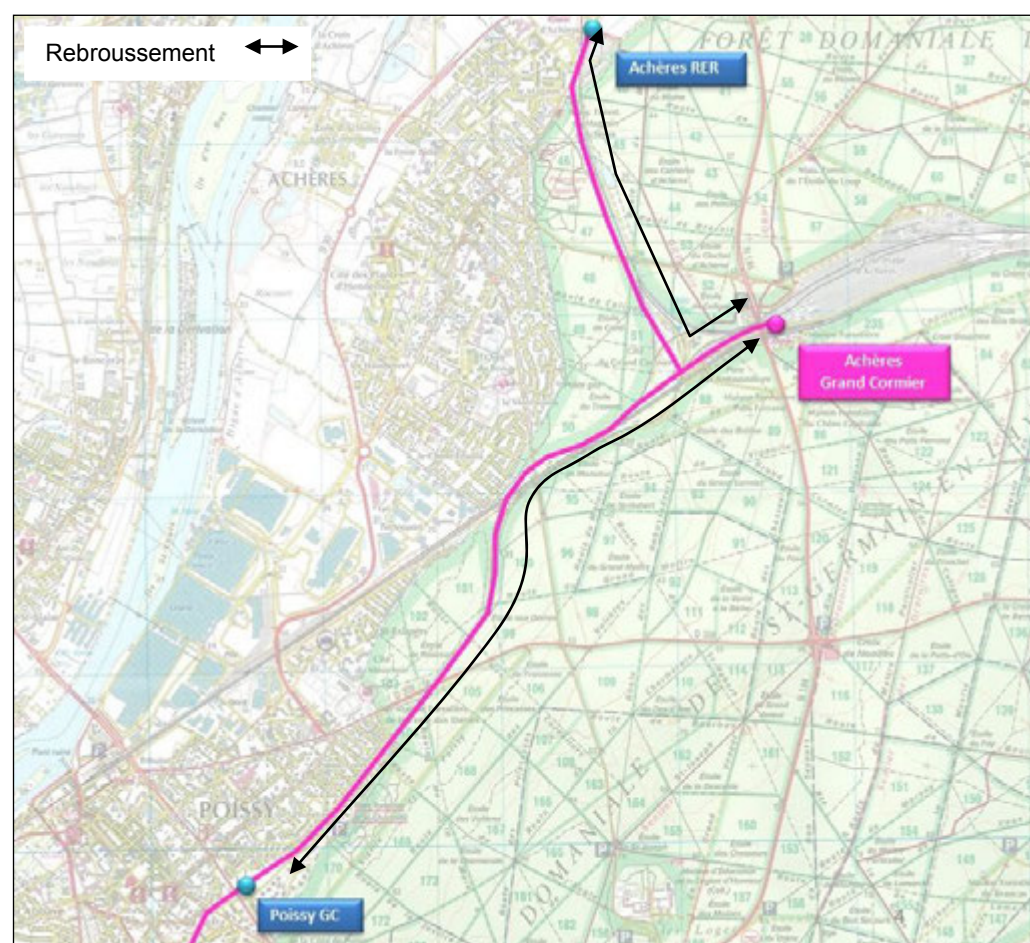


Figure 68 : Tracé et stations entre Poissy GC et Achères RER - Variante de tracé avec correspondance avec le groupe V à Achères Grand Cormier

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Cette variante n'a en revanche pas été retenue pour le projet TGO phase 2 pour les raisons précisées ci-après.

#### Description de la variante de tracé envisagée

Le tronçon concerné implique la réalisation d'environ 2 700 m de plateforme supplémentaire (afin de rejoindre Achères Grand-Cormier et ensuite rebrousser chemin) par rapport à la variante de base (tracé ferroviaire), soit une surlongueur pour le parcours de l'ordre de 1 600 m par rapport à cette variante de base.

Le site d'Achères Grand Cormier comporte notamment actuellement deux voies passantes pour le Groupe V et deux voies avec arrêt pour le RER A.

Afin d'assurer une connexion TGO / Groupe V en gare d'Achères Grand Cormier, il est donc avant tout indispensable de pouvoir y arrêter les trains du Groupe V. **Ceci n'est pas possible actuellement et il donc convient d'attendre la mise en service de la LNP.**

Il faut également préciser que les voies de la Grande Ceinture rejoignent les voies du RER A au niveau du secteur Chêne-Feuillu, **ce qui impliquerait que la TGO vienne s'insérer dans les sillons du RER A si aucuns travaux n'étaient réalisés.**

Le schéma ci-dessous montre le plan de voies actuelles entre Chêne-Feuillu et Achères Grand Cormier.

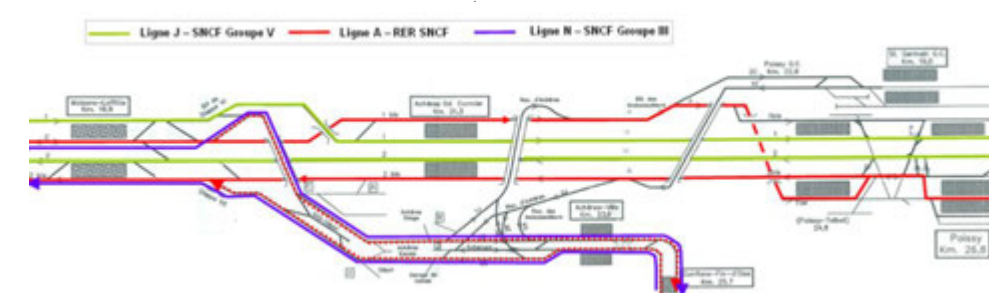


Figure 69 : Plan de voies entre Poissy et Maisons-Laffitte via le secteur Achères Grand Cormier

Source : RFF/SNCF



La correspondance entre la station du tram-train de la TGO et les trains du groupe V nécessite par ailleurs la construction d'un pôle d'échanges au plus près de la gare existante d'Achères Grand Cormier.

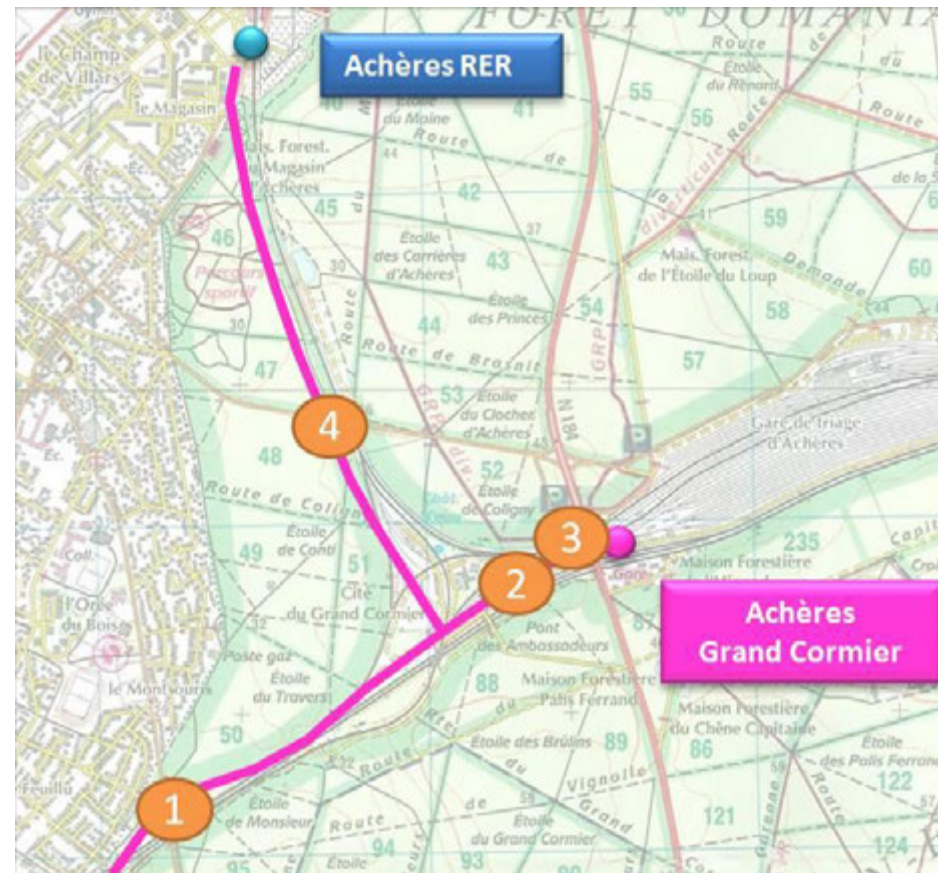


Figure 70 : Détail des travaux pour la variante de tracé avec correspondance avec le groupe V à Achères Grand Cormier

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Une solution envisageable serait la suivante :

- franchissement par la TGO du faisceau ferroviaire en voie unique sur les ouvrages existants (1) ;
- création d'une plateforme à voie double longeant le RER, station TGO au droit des quais existants (2) ;
- création d'un débranchement en avant-gare de la station TGO (3) ;
- plateforme à voie double le long du RER en direction d'Achères Ville (4).

Cette solution implique des reprises d'ouvrages et des franchissements des voies de la GC actuelle : passage sous la voie ouest de la GC par deux fois (ouvrages à créer), passage sous le pont de la voie est de la GC, passage sous deux ponts routiers, dont celui de la RN184 (chacun de ces trois ouvrages existants devant sans doute être repris).

Des démolitions seront également nécessaires au moins par deux fois.

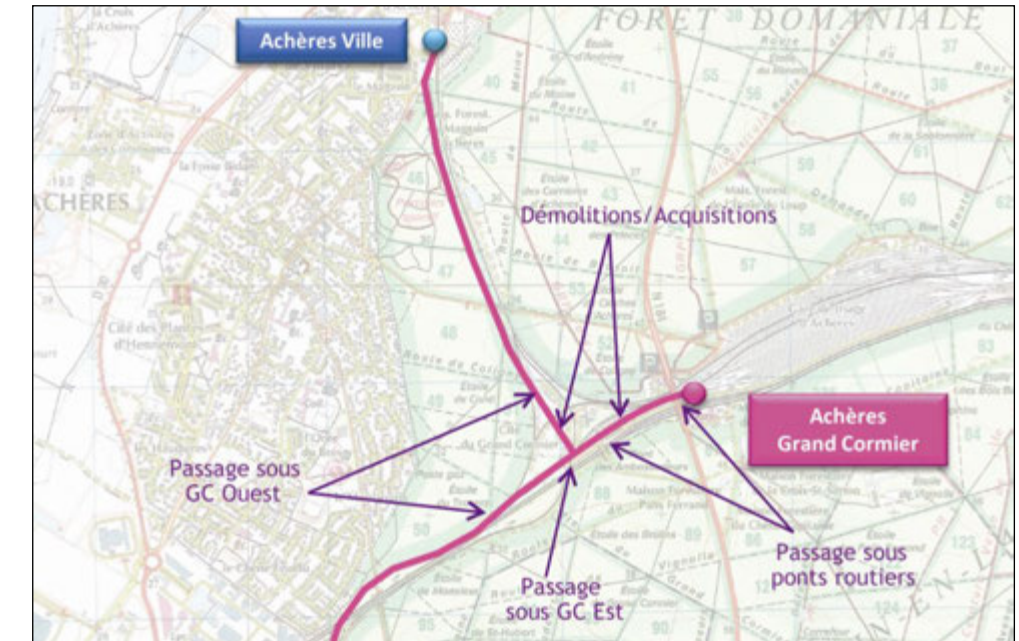


Figure 71 : Détail des impacts identifiés pour la variante de tracé avec desserte de Achères Grand-Cormier

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

#### Exploitation

En termes d'exploitation, la desserte de la station de correspondance doit s'effectuer par rebroussement et implique de ce fait des **contraintes d'exploitation** du type changement de cabine par le conducteur et croisement de rames.

Le **temps de parcours** pour les voyageurs est **majoré de plus de 6 minutes** en raison de l'allongement du parcours et du rebroussement en station.

Un **surcoût d'exploitation d'environ 300 000 € par an** est ainsi à prévoir.

#### Impacts environnementaux

La réalisation de la plateforme nécessite une **emprise foncière supplémentaire sur la forêt sur une bande d'environ 10 000 m<sup>2</sup>**, celle-ci étant déjà en partie enclavée par les ouvrages ferroviaires.

Travaux et coûts

Les travaux pour cette variante comportent la réalisation de la plateforme supplémentaire et la mise en œuvre d'appareils de voie pour le rebroussement, ainsi que les reprises d'ouvrages d'art.

Le surcoût des travaux pour la TGO est de l'ordre de **56 M€ H.T.** hors acquisitions foncières et démolitions pour l'ensemble de ces travaux. Ce surcoût ne comprend pas les travaux de la gare ferroviaire, les travaux sur groupe V, les ascenseurs, la passerelle et la station TGO.

**L'achat d'une rame supplémentaire pourrait être également requis.**

Phasage de réalisation

Pour le projet de TGO phase 2, dans un premier temps, c'est-à-dire sans correspondance avec le groupe V, il semble inutile de créer le rebroussement et les travaux devraient donc correspondre au projet de la variante de base.

La mise en correspondance à l'horizon LNPN pourrait ensuite se réaliser avec la mise en œuvre des travaux décrits ci-avant, la voie réalisée précédemment ne servant alors que pour des services spéciaux sans correspondance ou comme voie de service hors exploitation voyageurs.

Choix de la variante de base (variante 1 – tracé ferroviaire sur le RFN)

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Variante 1 (de base) Tracé sur RFN	Variante 2 Tracé via Grand Cormier
Correspondance avec le groupe V		
Exploitation		
Impacts environnementaux		
Travaux et Coûts		

Tableau 11 : Analyse multicritère de la variante de tracé via Achères Grand-Cormier

L'impact sur la desserte voyageurs (5 à 6 minutes d'allongement du temps de parcours) et sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye ainsi que les surcoûts associés au tracé de cette variante via Achères Grand-Cormier ont conduit à ne pas la retenir.



#### 5.5.2.4. Variantes d'implantation de la station terminus Achères Ville et justification du choix retenu

##### ➤ Port Seine Métropole

Port Seine-Métropole est un projet de plateforme portuaire multimodale (fleuve, rail et route), conduit par Ports de Paris, à la demande de l'Etat, en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique et dont une première phase pourrait voir le jour à l'horizon 2018-2020.

Le périmètre d'étude s'étend sur 420 hectares sur les territoires des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye.

Le débat public sur le projet devrait s'ouvrir à l'automne 2014. C'est à l'issue de ce débat public que le projet de Port Seine-Métropole sera finalisé et arrêté, pour être ensuite soumis à enquête publique.

Le projet prévoit également la mise en service à terme du raccordement ferroviaire de PSM au RFN selon plusieurs scénarii.

Le positionnement de la station terminus tram-train Nord « Achères Ville » a été envisagé selon deux grandes familles de scénarios (comportant 2 sous-variantes chacune).

Le terminus de la TGO à Achères devra permettre une bonne correspondance avec le pôle transport gare RER A, ligne L du réseau Transilien et bus, par-relais, tout en assurant une bonne desserte du quartier existant et en développement, et en tenant compte des contraintes locales du type ouvrages ferroviaires ou cimetière, et de l'aspect urbain et paysager du site.

L'analyse devra également tenir compte du fait que la TGO devrait à terme être prolongée vers le nord jusqu'à Cergy.

Le positionnement de la station terminus tram-train « Achères Ville » a été envisagé selon deux grands scénarios :

- station à l'Ouest des voies ferrées, circulées par le RER A et la ligne L du réseau Transilien, avec deux variantes de positionnement de la station (variantes A1 et A2) ;
- station à l'Est des voies ferrées circulées par le RER A et la ligne L du réseau Transilien avec deux sous-variantes pour l'ouvrage de franchissement des voies ferrées (variantes B1 et B2).

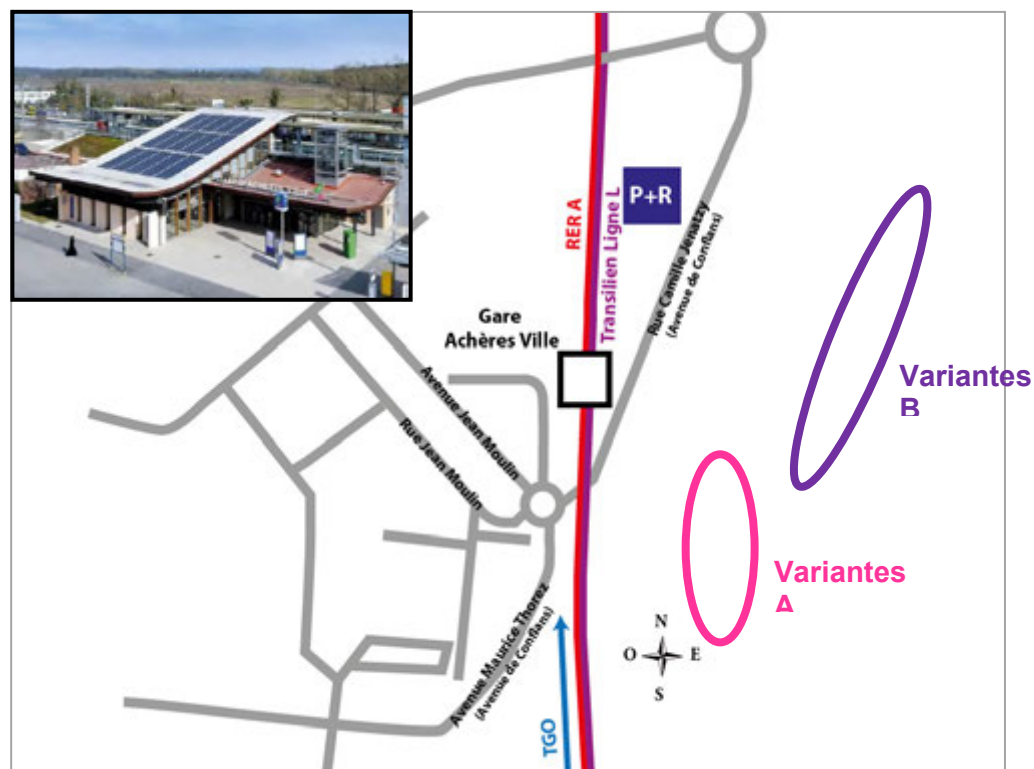


Figure 72 : Gare d'Achères Ville  
& Variantes de positionnement de la station d'Achères Ville à l'ouest ou à l'est des voies ferroviaires du RER A et de la ligne L du réseau Transilien

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

#### Scénario A : station à l'Ouest des voies ferrées

Ce scénario propose l'arrivée du tram-train à l'Ouest des voies ferrées existantes permettant une correspondance directe entre la station tram-train, la gare RER et le pôle bus.

Dans le cas du prolongement de la TGO au Nord en direction de Cergy, deux impacts majeurs seront à prendre en compte :

- la construction du collège immédiatement au Nord de la gare RER ;
- l'impact du prolongement des voies du tram-train soit à travers la gare RER, soit sur la voirie, ce qui implique de concevoir une nouvelle organisation du pôle d'échanges (à l'horizon du prolongement vers Cergy).

Deux variantes de positionnement de la station sont envisagées :

- Variante A1 : Implantation de la station terminus au droit de la gare RER ;
- Variante A2 : Implantation de la station terminus avant la traversée de l'avenue de Conflans.

A noter que ce scénario, pour ses deux variantes, est totalement indépendant du projet de raccordement ferré de Port Seine Métropole (PSM) mais que son prolongement vers Cergy est problématique vis-à-vis de l'insertion urbaine et du raccordement ferré de PSM.

Variante A1 : Implantation de la station terminus au droit de la gare RER

Cette variante propose l'implantation de la station terminus au droit de la gare RER, ce qui permet de faciliter l'intermodalité.

Une station à quais latéraux ou quai central peut être implantée (cf. schémas ci-après).



Figure 73 : Variante A1 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quais latéraux

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

**Cette solution oblige à la reprise du carrefour avenue de Conflans / mail de la Gare.** En effet, l'implantation de la plateforme le long des voies ferrées ne permet pas de conserver une distance de sécurité pour les automobilistes entre l'entrée du giratoire et la plateforme du tram-train.

Il est proposé de reprendre la conception du carrefour en le traitant en simple carrefour, afin de ne pas reprendre l'ensemble des voiries, reprise obligatoire en cas de déplacement du giratoire.

Les arrêts bus au droit de la gare seront supprimés pour permettre le positionnement des quais de la station tram-train. Si nécessaire ils pourront être rétablis avenue de Conflans en amont du carrefour.

Les longueurs des correspondances sont les suivantes (depuis l'axe des quais de la TGO) : TGO – RER/Transilien 50 m ; TGO – Bus 120 m ; TGO – Parc relais : 150 m.



Figure 74 : Variante A1 bis - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quai central

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER sont très bons, il en est de même avec les bus. Ils sont moins bons avec le parc-relais car l'emplacement du terminus nécessite de traverser la gare RER.

Le confort des cheminements est bon.

Desserte du quartier

La desserte du quartier à l'Ouest des voies ferrées est bien assurée.

Concernant le quartier Est en cours de développement il est nécessaire de traverser la gare RER pour atteindre la station TGO, de la même façon que pour atteindre le pôle bus.

Importance des travaux

Les travaux sont tout à fait classiques, avec la réalisation d'une station terminus, de la plateforme et des réaménagements de surface.

Impact sur les fonctionnalités actuelles

Cette variante présente des impacts sur la gare bus et sur le carrefour giratoire, proposé en carrefour classique car son déplacement serait trop important pour respecter les règles de sécurité.

Ce scénario est indépendant du projet Paris Seine Métropole (PSM).



Prolongement futur (vers Cergy)

Ce scénario est problématique en vue d'un prolongement futur vers le Nord (en direction de Cergy). Il impose en effet d'une part de démolir en partie le bâtiment voyageurs et d'autre part d'insérer la plateforme le long des voies en empiétant sur le domaine du collège en construction et sur les emprises des voies ferrées circulées.

Par ailleurs, il vient en conflit avec le raccordement ferré au PSM.

A noter la possibilité d'abandonner la station pour reprendre un tracé côté Est des voies ferrées lors du futur prolongement.

Coûts des travaux

Le coût de la variante A1 est estimé à 2,5 M€ H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

Variante A2 : Implantation de la station terminus avant la traversée de l'avenue de Conflans

Cette variante propose l'implantation de la station terminus avant la traversée de l'avenue de Conflans.

La correspondance entre la gare RER, la gare bus et la station tram-train est plus longue.

Cette solution permet de très peu impacter les aménagements existants autour de la gare. Elle nécessite uniquement une reprise minimale de la voirie au droit de la station tram-train sur l'avenue de Conflans. Il n'apparaît pas nécessaire de retraiter les cheminements piétons.

Les longueurs des correspondances sont les suivantes (depuis l'axe des quais de la TGO) : TGO – RER/Transilien : 170 m ; TGO – bus 110 à 240 m ; TGO – parc relais : 260 m.



Figure 75 : Variante A2 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, avant le carrefour

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER/Transilien sont moins bons que pour les autres variantes. Ils impliquent de parcourir une distance d'environ 100 mètres comprenant une traversée de voirie.

Il en est de même avec les bus.

Le parc-relais apparaît éloigné de la station avec un cheminement peu attractif.

Desserte du quartier

La station est moins lisible pour les deux quartiers, Ouest et Est par rapport aux autres variantes.

Importance des travaux

Les travaux sont tout à fait classiques, avec la réalisation d'une station terminus, de la plateforme et des réaménagements de surface.

Les travaux sont similaires à ceux de la variante A1, avec une économie de longueur (environ 100 mètres) pour la plateforme et des réaménagements de surface très réduits.

Impacts sur les fonctionnalités actuelles

Les impacts sont quasiment nuls. Ce scénario est par ailleurs indépendant du projet Paris Seine Métropole (PSM).

Prolongement futur (vers Cergy)

Ce scénario est problématique en vue d'un prolongement futur vers le Nord (Cergy), de manière similaire à la variante A1 (insertion urbaine et raccordement PSM).

Il peut cependant être envisagé de dévier les voies pour éviter le bâtiment voyageurs, avec une réimplantation de la station afin d'améliorer la correspondance, mais avec alors l'apparition de problèmes au droit du collège.

A noter la possibilité d'abandonner la station pour reprendre un tracé côté Est des voies ferrées, de façon plus naturelle lors du futur prolongement.

Coûts des travaux

Le **coût de la variante A2 est estimé à 600 000 € H.T.**, hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.



**Scénario B : station à l'Est des voies ferrées**

Ce scénario propose l'arrivée du tram-train à l'Est des voies ferrées permettant une correspondance directe entre la station tram-train, la gare RER et le parking relais.

Deux variantes de positionnement de la station sont envisagées pour l'implantation de la station à l'Est des voies :

- Variante B1 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant ;
- Variante B2 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies.

**Ce scénario n'est pas indépendant du projet de raccordement ferré de Port Seine Métropole (PSM), sa variante maximaliste ayant une influence sur les ouvrages et la gare d'Achères Ville.** Celle-ci est décrite ci-après.

Cette variante maximaliste consiste à modifier l'emplacement de l'ITE (Installation Terminale Embranchée) Ouest en la rapprochant au plus près du pont-rail de la RD30 et à créer une voie nouvelle depuis la sortie de la forêt jusqu'à proximité de l'ITE Est afin de limiter les conflits de circulations entre les trains de fret et les RER.

Pour minimiser l'impact foncier en milieu urbanisé, ce scénario prévoit la création d'un mur de soutènement pour l'insertion de la voie nouvelle (côté Est) depuis la sortie de la forêt de Saint-Germain jusqu'à l'extrémité Nord des quais de la gare d'Achères-Ville. Toutes les voies nouvelles situées au Nord de la gare d'Achères-Ville seront insérées par élargissement du talus existant jusqu'à ce qu'elles atteignent le niveau du terrain naturel.

Les infrastructures ferroviaires relevant de la maîtrise d'ouvrage de RFF seront créés au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues.

Ces aménagements supposent la création de deux ponts-rail pour les franchissements de l'« avenue de Conflans » et de la RD30. Le pont-route du « chemin des Basses Plaines » devra quant à lui être adapté afin de permettre l'insertion des voies nouvelles.



Figure 76 : Schéma de représentation du scénario maximaliste du projet Port Seine Métropole (PSM)

Variante B1 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant

Le tram-train traverse les voies du RER A au niveau de l'avenue de Conflans, en parallèle de l'ouvrage existant côté Nord, ce qui implique la construction d'un nouveau passage sous les voies ferrées.

**Dans cette variante B1 il est prévu un nouvel ouvrage indépendant de celui existant, ouvrage qui sera donc conservé en l'état.** Le terminus du tram-train sera situé à proximité de la sortie de la gare côté Est.

**Cette solution nécessite la reprise du carrefour avenue de Conflans / mail de la Gare.** En effet, l'implantation de la plateforme le long des voies ferrées ne permet pas de conserver une distance de sécurité pour les automobilistes entre l'entrée du giratoire et la plateforme. Il est proposé de déplacer le giratoire plus à l'Ouest, ce qui implique une reprise des aménagements de ce giratoire, qu'il est cependant possible ici de simplement déplacer.

A l'Est des voies ferrées l'existence d'un cimetière peut également rendre délicate l'insertion de la plateforme, quoique la solution proposée n'engage pas son emprise.

Les longueurs des correspondances sont les suivantes (depuis l'axe des quais de la TGO) : TGO – RER/Transilien 40 m ; TGO – bus 120 à 130 m ; TGO – parc relais 50 m.

Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER et avec le parc-relais sont très bons.

En revanche pour ceux avec les bus, l'emplacement du terminus de la TGO nécessite de traverser la gare RER, ce qui est pénalisant en termes de déplacements et lisibilité.

Il conviendra de vérifier la possibilité de déplacer la gare bus côté Est des voies ferrées, ce qui ne semble pas évident en termes d'emprises et d'accessibilité.

Le confort des cheminements est bon.

Dans le cadre de ce réaménagement, l'actuelle piste cyclable ne peut pas être restituée.

Importance des travaux

Les travaux sont plus importants que pour le scénario A (variantes A1 et A2) nécessitant un allongement de la plateforme de l'ordre de 80 mètres, une reprise du carrefour et surtout la création d'un passage inférieur sous les voies ferrées, avec sans doute mise en place de tabliers auxiliaires pour maintenir la circulation des trains (travaux sous exploitation).

Prolongement futur (vers Cergy)

Dans ce scénario le prolongement vers le Nord (Cergy) se fait naturellement par l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzi).



**Figure 77 : Variante B1 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant**

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Desserte du quartier

Ce scénario permet d'ouvrir un peu mieux le pôle transport vers le quartier Est en développement.

Il nécessite peut-être d'ouvrir en plus grand le franchissement des voies ferrées par la gare RER.

Impact sur les fonctionnalités actuelles

Ce scénario a un impact fort sur l'avenue de Conflans dont la largeur entre façades est relativement limitée. Le carrefour giratoire doit être décalé au nord pour respecter les règles de sécurité.

Ce scénario doit être coordonné avec le projet Port Seine Métropole (PSM) si la variante maximaliste du raccordement de PSM était retenue.

La plateforme étant positionnée en site axial après la station terminus, l'accès au parc-relais se fera en sens unique depuis le rond-point au Nord de l'avenue de Conflans. La sortie du parc-relais se fera quant à elle avec un franchissement de la plateforme de tram-train, et sera gérée par un système de feux installé au niveau de cette intersection.

Coûts des travaux

Le coût de la variante B1 est estimé à 12 M€ H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

Cette variante B1 présente donc un coût supplémentaire notable par rapport aux variantes A1 et A2 du fait du passage sous les voies ferrées, environ 10 M€ H.T. par rapport aux variantes 1, sans tenir compte des frais SNCF du type ralentissements ou sécurité du chantier.

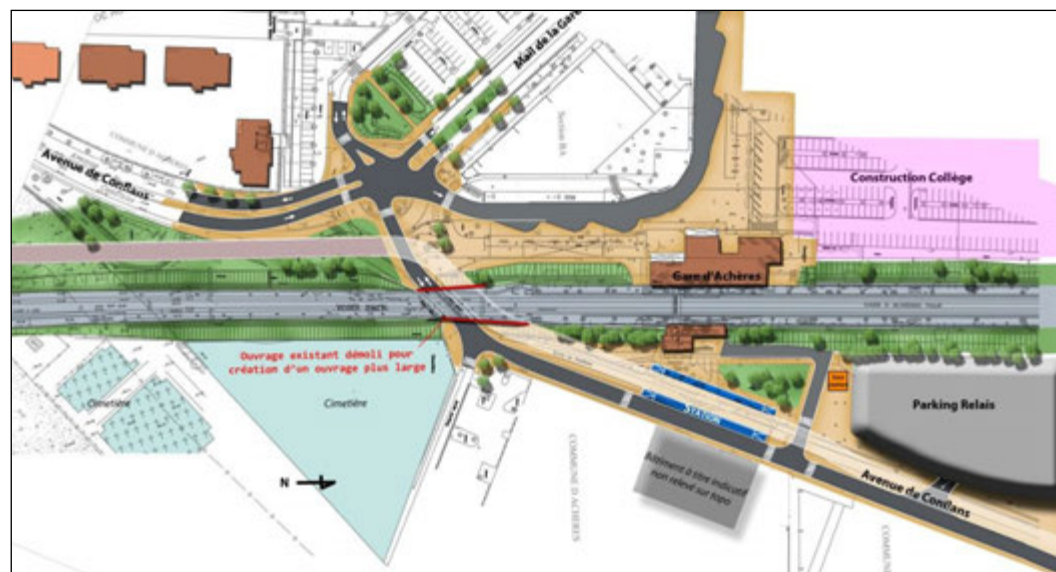


Variante B2 : Implantation de la station terminus à l'Est des voies ferrées avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies

**Cette variante propose de profiter des travaux de la TGO pour reconfigurer le passage routier existant en créant un seul ouvrage plus large pour y inscrire la TGO, deux voies de circulation et un trottoir côté Sud.** La mise à double sens de l'avenue de Conflans est justifiée par le développement de l'urbanisme à l'ouest des voies ferrées et par l'implantation récente d'un parking de grande capacité côté est de la gare, le parking ouest ayant été supprimé pour être remplacé par un collège en cours de construction. Les travaux de construction du pont-rail au-dessus du tram-train permettent d'en profiter pour réaliser en simultanément l'élargissement de la voirie au passage sous la plateforme ferroviaire.

**Cette solution oblige à la reprise du carrefour avenue de Conflans / mail de la Gare.** En effet, l'implantation de la plateforme le long des voies ferrées ne permet pas de conserver une distance de sécurité pour les automobilistes entre l'entrée du giratoire et la plateforme.

Il est proposé de reprendre la conception du carrefour en le traitant en simple carrefour, afin de ne pas reprendre l'ensemble des voiries, reprise importante obligatoire en cas de déplacement du giratoire.



**Figure 78 : Variante B2 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies**

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Les longueurs de correspondances (depuis l'axe des quais de la TGO) sont identiques à celles de la variante B1 : TGO – RER/Transilien 40 m ; TGO – bus 120 à 130 m ; TGO – parc relais 50 m.

A noter qu'une solution plus facile à réaliser, consistant à conserver l'ouvrage existant et à créer un nouvel ouvrage plus large pour y inscrire la seconde voie VP, apparaît difficile à implanter, les caractéristiques géométriques du tram-train étant déjà limites.

#### Aspects fonctionnels

Les échanges avec la gare RER et avec le parc-relais sont très bons.

En revanche pour ceux avec les bus, l'emplacement du terminus de la TGO nécessite de traverser la gare RER, ce qui est pénalisant en termes de déplacements et lisibilité.

Il conviendra de vérifier la possibilité de déplacer la gare bus côté Est des voies ferrées, ce qui ne semble pas évident en termes d'emprises et d'accessibilité.

Le confort des cheminements est bon.

Dans le cadre de ce réaménagement, l'actuelle piste cyclable ne peut pas être restituée.

#### Desserte du quartier

Ce scénario permet d'ouvrir un peu mieux le pôle transport vers le quartier Est en développement.

Il nécessite peut-être d'ouvrir en plus grand le franchissement des voies ferrées par la gare RER.

Par ailleurs, les liaisons VP (Voitures Particulières) sont améliorées par le double sens de circulation dans l'ouvrage, en particulier pour la desserte de la Petite Arche en cours de développement (projet porté par la ville d'Achères).

#### Importance des travaux

Les travaux sont encore plus importants que pour la variante B1, nécessitant comme précédemment pour la variante B1 un allongement de la plateforme de l'ordre de 80 mètres, une reprise du carrefour et surtout l'élargissement du passage inférieur existant sous les voies ferrées, avec sans doute une démolition du tablier et des appuis existants, avec mise en place de tabliers auxiliaires en plusieurs phases pour maintenir la circulation des trains (travaux sous exploitation).

#### Impacts sur les fonctionnalités actuelles

Ce scénario a un impact fort sur l'avenue de Conflans Conflans (rue Camille Jenatzi) dont la largeur entre façades est relativement limitée. Il présente également des impacts sur le carrefour giratoire, proposé en carrefour classique car son déplacement serait trop important pour respecter les règles de sécurité.

Ce scénario n'est pas indépendant du projet Port Seine Métropole dans sa variante maximaliste qui touche les ouvrages et la gare d'Achères Ville. A priori il conviendra d'élargir le nouveau pont-rail afin de pouvoir placer la troisième voie, si celle-ci est décidée.

Ce scénario doit être coordonné avec le projet PSM si la variante maximaliste du raccordement de PSM était retenue.

La position de garage de rames étant située après la sortie du parc-relais et en amont de la route d'accès, cette organisation permet conserver les accès (entrée/sortie) existants du parc-relais, et d'éviter qu'une rame de tram-train ne stationne devant la sortie du parc-relais et n'en limite la sortie. Un système de feux sera installé au niveau de la sortie du parc-relais pour gérer les circulations (voitures/tram) afin de permettre aux rames de tram-train d'accéder à leur position de garage ou d'en revenir.

#### Prolongement futur (vers Cergy)

Dans ce scénario le prolongement vers le Nord (Cergy) se fait naturellement par l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzi).

#### Coûts des travaux

Le coût de la variante B2 est estimé à 22,6 M€ H.T., hors acquisitions foncières et impacts forêt, hors frais SNCF et RFF (ralentissements...) - valeur janvier 2013.

Cette variante B2 présente donc un coût supplémentaire important par rapport aux autres variantes du fait du passage sous les voies ferrées, de l'ordre de 20 M€ H.T. par rapport aux variantes A1 et A2, sans tenir compte des frais SNCF du type ralentissements ou sécurité du chantier.



**Choix de la variante B2**

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Scénario A Insertion à l'Ouest		Scénario B Insertion à l'Est	
	Var. A1 Ouest Gare	Var. A2 Ouest en amont	Var. B1 Est avec ouvrage indépendant	Var. B2 Est avec ouvrage commun
Aspects fonctionnels				
Desserte quartiers				
Importance des travaux				
Impacts sur les fonctionnalités actuelles				
Prolongement Cergy				
Coût investissement				

\* Coûts estimés niveau Schéma de Principe à plus ou moins 10% aux conditions économiques de janvier 2013 – hors impact forêt, hors acquisitions foncières, et hors frais SNCF/RFF (ralentissements, sécurité du chantier, ...)

Tableau 12 : Analyse multicritère des variantes de positionnement du terminus d'Achères Ville

Le **scénario A1** est très intéressant en termes fonctionnel et économique. Il peut éventuellement être prévu comme provisoire si à terme, à plus ou moins longue échéance, un prolongement à Cergy est envisagé par l'Est. Ce scénario peut être amélioré par un réaménagement architectural du passage sous les voies ferrées à travers la gare.

Le **scénario A2**, côté Ouest de la gare RER et au Sud du carrefour ne peut être considéré que comme provisoire dans l'optique d'un prolongement ultérieur vers Cergy-Pontoise. Cependant n'étant pas optimum il présente de tels inconvénients pour les voyageurs pour les correspondances RER/Transilien/Bus/P+R, il ne semble pas envisageable de le mettre en place pour une durée trop importante.

Les **scénarios B1 et B2** présentent l'inconvénient de nécessiter des travaux délicats et onéreux sans améliorer notablement les échanges pour les voyageurs. A noter que le scénario B2 améliorera cependant la circulation routière pour la desserte interquartiers et pour les accès (entrée/sortie) du nouveau parking relais de 600 places. Les conditions de circulation pour les piétons sous l'ouvrage seront également améliorées.

Les variantes B1 et B2 devront également être accompagnées par un réaménagement architectural du passage sous les voies ferrées à travers la gare.

Ces variantes apparaissent également difficiles à insérer dans le site tel qu'il vient d'être aménagé avec une avenue de Conflans étroite (rue Camille Jenatzi). Ils ont en outre des impacts éventuels sur le projet de Port Seine Métropole en ce qui concerne le raccordement du réseau ferré portuaire (RFP) projeté.

**La solution B2 malgré son coût a été privilégiée car elle permet de préserver l'avenir (prolongement au Nord vers Cergy) et d'accompagner le projet de développement de la commune d'Achères. Cette solution est également satisfaisante pour les correspondances entre la TGO et le RER A et la ligne L du réseau Transilien ainsi que le parking-relais autour du pôle multimodal d'Achères Ville.**

La concertation a par ailleurs montré une préférence du public pour une insertion de la station Achères-Ville à l'est des voies, afin de faciliter un prolongement ultérieur vers Cergy », ce qui a permis de conforter ce choix.

**Nota : L'aménagement du carrefour Avenue de Conflans / Mail de la gare à l'Ouest des voies circulées par le RER A et la ligne L sera affiné dans le cadre des études ultérieures (Avant-projet et études de sécurité).**





### 5.5.2.5. Variantes de traitement des passages à niveau 10,2, 10,4 et 10,5 dans le golf de Saint-Germain-Laye

Le traitement des passages à niveau (PN) 10,2, 10,4 et 10,5 situés dans le golf de Saint-Germain-en-Laye a fait l'objet d'une variante.



Figure 79 : PN 10,2 : le plus au sud



Figure 80 : PN 10,4 : intermédiaire



Figure 81 : PN 10,5 : le plus au nord

#### a) Scénario A : solution avec suppression des 3 Passages à Niveau

Le projet de base (scénario A) comprend la suppression des trois passages à niveau situés dans le golf avec un maintien de la vitesse des tram-trains dans toute la traversée du golf.

Cette solution nécessite la création de deux ouvrages piétons sous la voie ferrée au droit des passages à niveau actuels 10,4 et 10,5 qui seront fermés.

- **PN 10,2 : suppression de ce passage à niveau.** Dans ce cas, les études AVP et de sécurité détermineront précisément la solution pour le rétablir. Le rétablissement du cheminement des golfeurs est envisagé par le Pont Route de la Mare aux Bœufs situé au sud du Golf sous exploitation de l'ONF (ouvrage existant). Les études ultérieures (Avant-projet et études de sécurité) préciseront les aménagements à mettre en œuvre au niveau de l'ouvrage.
- **PN 10,4 : suppression de ce passage à niveau.** De la même manière, les études AVP et de sécurité détermineront précisément la solution pour le rétablir. Le rétablissement du cheminement des golfeurs est envisagé via un nouvel ouvrage piéton à créer sous la voie ferrée.
- **PN 10,5 : suppression de ce passage à niveau.** De la même manière, les études AVP et de sécurité détermineront précisément la solution pour le rétablir. Le rétablissement des circulations du cheminement des golfeurs est envisagé via un nouvel ouvrage piéton à créer sous la voie ferrée. Le rétablissement pour les engins d'entretien (tracteurs, tondeuses, etc.) est envisagé quant à lui par le pont-route existant situé au nord du golf (PRO des Volières) sous exploitation de l'ONF. Les études ultérieures (Avant-projet et études de sécurité) préciseront les aménagements à mettre en œuvre au niveau de l'ouvrage.

Cette solution, proposée par la direction du Golf de Saint-Germain-en-Laye, a fait l'objet d'un accord de principe de l'ONF (octobre 2013) sous réserve d'un approfondissement des études en phase Avant-projet (AVP).

Les aménagements préconisés feront l'objet de discussions entre la maîtrise d'ouvrage, l'ONF et la direction du Golf.

Le mode de rétablissement des cheminements des golfeurs et des engins d'entretien (tracteurs, tondeuses) sera précisément détaillé en phase Avant-projet (AVP).

Enfin, un dispositif de **protection des rames circulant sur la TGO contre les balles de golf sera mis en place**. La pose d'un grillage de type « terrain de tennis » de part et d'autre de la voie est une option envisagée en complément des rangées d'arbres existantes.

#### b) Scénario B : solution avec maintien des 3 Passages à Niveau

Le scénario B consiste à conserver les 3 passages à niveau avec des aménagements sécurisant les traversées (sécurité, feux, barrières, chicanes, etc.) et une **réduction de la vitesse du tram-train** lors du franchissement des PN.

Cette solution ne nécessite pas la création d'ouvrages, mais implique de créer des **aménagements très sécuritaires** pour la traversée des piétons et de **ralentir le passage des tram-trains** avec une perte de temps d'environ 40 secondes à chaque parcours dans le cas d'un **passage à 50 km/h sur 1 200 mètres**.

Lors de la traversée du golf de Saint-Germain-en-Laye, le principe est de donner la priorité aux circulations ferroviaires et d'interdire les traversées sur les trois PN à l'approche d'une rame.

Des aménagements complémentaires à l'équipement minimal préconisé par l'arrêté ministériel pourraient être réalisés. Il s'agit entre autres de la :

- **Mise en place de signal lumineux piétons/véhicules** de part et d'autre de la traversée, interdisant ou autorisant aux piétons et aux véhicules d'exploitation du golf la traversée des voies dans le cas où une rame est à l'approche ;
- **Mise en place de signaux lumineux ferroviaires** pour avertir les conducteurs de rames en cas de non fonctionnement du signal lumineux piétons. Dans ce cas, le conducteur du train ralentit et franchit la traversée à vitesse réduite.

De même, les mesures complémentaires pour les piétons pourraient concerner :

- **la mise en place de demi-barrière équilibrée** à la fermeture de part et d'autre de la traversée ou des barrières disposées en chicane ;
- **la mise en place de panneaux d'information** à destination des piétons / véhicules d'entretien ;
- **la mise en place d'un revêtement adapté...**

Ces mesures doivent assurer une **lisibilité des traversées maximale** pour permettre de rendre ces zones de passages à niveau les plus sécuritaires possibles.



Figure 82 : Barrières disposées en chicane / demi-barrières équilibrées

Exploitation / temps de parcours

En l'absence de PN (projet de base), la vitesse maximale autorisée sur la section pourrait être portée à 100 km/h, ce qui pourrait diminuer d'environ 40 secondes le temps de parcours sur ce tronçon.

En l'absence de PN, les tram-trains pourront conserver leur vitesse de croisière.

Sécurité

La suppression des PN apparaît préférable en terme de sécurité. Les études d'Avant-projet et de sécurité viendront préciser les aménagements à mettre en œuvre sur les ouvrages d'art aux extrémités du golf (PRO de la Mare aux Bœuf et PRO des Volières).

Coût

Dans l'hypothèse de suppression des PN, il est nécessaire de réaliser deux ouvrages complémentaires. La réalisation de ces ouvrages entraîne ainsi, un coût supplémentaire pour le projet et qui serait l'ordre de 1 M€ HT.

Choix de la variante

Pour chacun des critères présentés dans le tableau ci-après, les scénarii ont été évalués de la façon suivante :

	Positif
	Faible
	Négatif

La comparaison des variantes doit se lire comme une comparaison « relative ».

Les variantes sont comparées les unes par rapport aux autres pour les thèmes principaux identifiés.

Variante	Scénario A PN supprimés	Scénario B PN conservés
Exploitation / Temps de parcours		
Sécurité		
Coût des travaux		

Tableau 13 : Analyse multicritère des variantes de traitement des PN

**Le scénario A (avec la suppression des trois PN) apparaît préférable en termes d'exploitation, gain temps de parcours et confort de conduite.**

**Sous réserve des conclusions des études d'Avant-projet, d'un accord formel des acteurs locaux (ONF, Golf) et des résultats des études de sécurité, il a été choisi de supprimer les trois PN dans la traversée du Golf.**



## 6. PRESENTATION DU PROJET RETENU

L'objet de ce chapitre est de présenter le parti d'aménagement envisagé et soumis à enquête publique suite aux études préalables.

Le STIF a rencontré l'ensemble des parties prenantes du territoire pour présenter la démarche des études entreprises et y associer les acteurs locaux.

Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants tels les ouvrages d'art, les passages à niveau, les stations, l'alimentation électrique sont présentés en Pièce D, du présent dossier.

Le Plan Général des Travaux, en Pièce C, permet d'avoir une vue d'ensemble des travaux envisagés.

### 6.1. Programme de l'opération TGO Phase 2

Le projet consiste à **prolonger la 1<sup>ère</sup> phase de la Tangentielle Ouest (TGO) depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville**. 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.

Le tracé du prolongement de la **Tangentielle Ouest** présente une longueur totale de **9,7 km** et desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne L).

Des mesures conservatoires sont prises pour créer **une troisième station : Achères Chêne-Feuillu** à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy (« Groupe V »).

Le tracé se compose de deux séquences :

- **une première séquence « RFN »** insérée dans les emprises du Réseau Ferré National (RFN), et réutilisant les infrastructures existantes de la Grande Ceinture (non exploitées aujourd'hui) : entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu ;
- **une deuxième séquence**, dite urbaine, Achères Chêne-Feuillu - Achères Ville sur des voies nouvelles à créer de type tramway, dédiées à la liaison TGO.

Les opérations majeures du projet sont :

- **la création d'une plate-forme de type tramway, contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne L du réseau Transilien** entre la future station Achères Chêne-Feuillu et la gare Achères Ville RER **sur 2,6 km** ;
- **la rénovation et l'électrification des voies actuellement non exploitées** de la Grande Ceinture entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu **sur 7,1 km** ;
- **l'aménagement de stations de type tramway sur le Réseau Ferré National (RFN).**

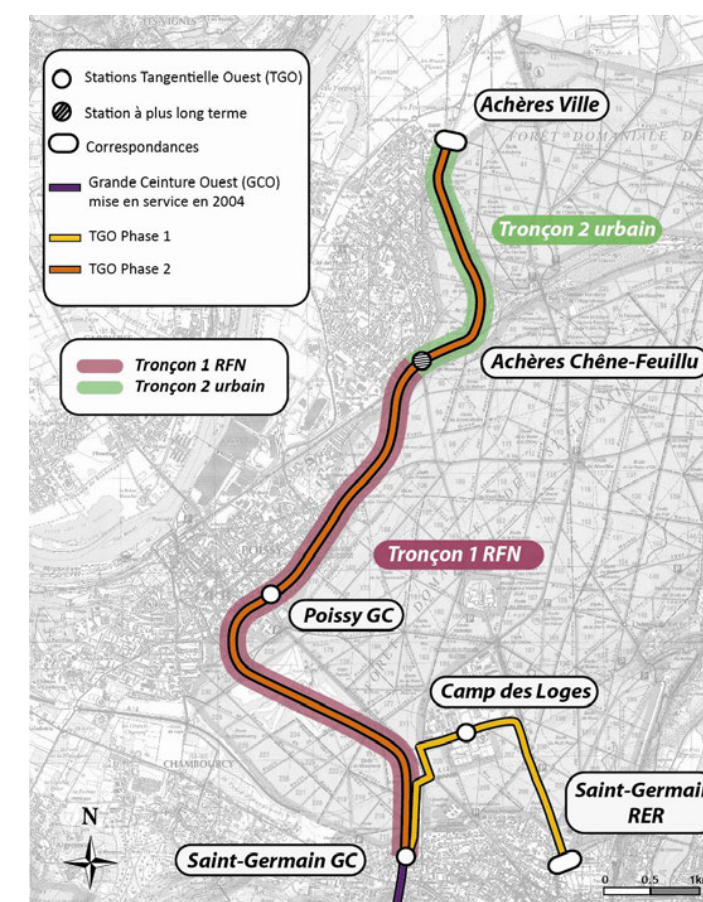


Figure 83 : Découpage par tronçon de TGO phase 2 - RFN et urbain

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Les tram-trains de la Tangentielle Ouest circuleront sur **une infrastructure de 9,7 km en un peu moins de 15 minutes** soit avec une vitesse commerciale de 47 km/h.

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

Les communes traversées sont du Sud au Nord:

- Saint-Germain-en-Laye ;
- Poissy ;
- Achères.

Cette extension de la TGO (phase 2) permettra la mise en service, en complément des dessertes « **Saint-Cyr RER - Saint-Germain RER** » existantes en première phase (phase1), des dessertes « **Saint-Cyr RER – Achères Ville** ». Ainsi :

- les dessertes « Saint-Cyr RER – Achères Ville » seront exploitées en jour ouvrable à une fréquence d'un **passage toutes les 10 minutes en heure de pointe** et de un passage toutes les 30 minutes en heure creuse ;
- les dessertes « Saint-Cyr RER – Saint-Germain RER » seront exploitées en jour ouvrable à une fréquence de **un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe** et de un passage toutes les 30 minutes en heure creuse ;
- l'intervalle de passage résultant **du cumul des dessertes « Saint-Cyr RER - Saint-Germain RER » (mise en œuvre en première phase) et « Saint-Cyr RER – Achères Ville » sur le tronç commun « Saint-Cyr RER – Saint-Germain GC »** sera **de 5 minutes** en heure de pointe et de 15 minutes en heure creuse en jour ouvrable (sous réserve du bilan d'exploitation de la première phase – phase 1).

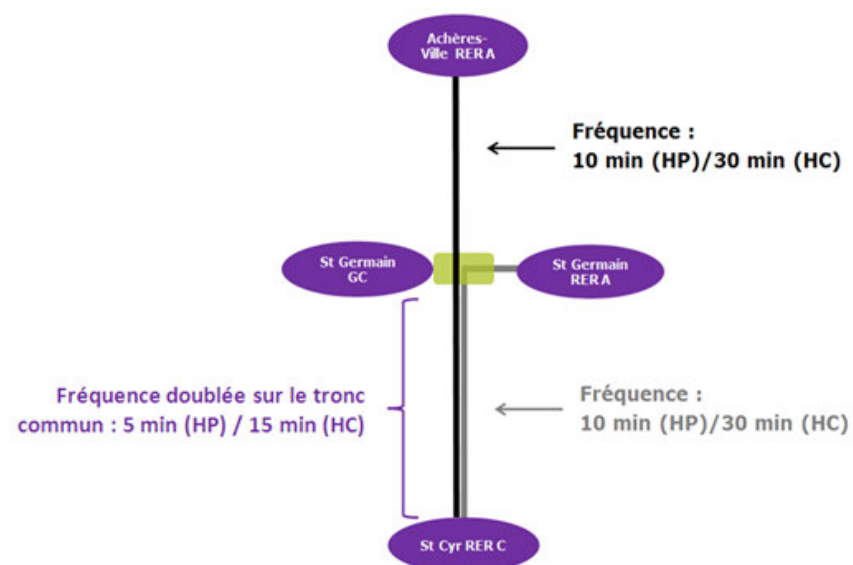


Figure 84 : Fréquence offerte par tronçon

Source : STIF

**Le parc nécessaire additionnel pour cette extension est estimé à 9 rames**, qui viendront s'ajouter aux 10 rames constituant le parc de la phase 1.

**Sur sa partie urbaine (entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville), 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. L'antenne urbaine est alimentée électriquement sous 750V.

Les caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain sont résumées ci-dessous :

Emprise en alignement droit (avec poteaux latéraux)	6,50 m
Rayon minimum admissible	25 m
Pente maximale admissible	6%
Entraxe (avec poteaux latéraux)	3,30 m

Tableau 14: Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain

**Sur sa partie ferroviaire**, de Saint-Germain GC à Achères Chêne-Feuillu, 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.

**Sur cette section la voie est exclusivement dédiée au tram-train et la GC conserve le gabarit ferroviaire.** Les tronçons de la GC circulés par les tram-trains de la TGO lui seront dédiés. **La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pas envisagée.**

**Le site de maintenance et de remisage sera situé sur le site de Versailles Matelots** (site utilisé par la TGO phase 1), 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.** Le bâtiment voyageurs de Poissy GC ne sera pas ré-ouvert aux voyageurs. 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.

Le STIF s'est par ailleurs engagé, suite aux avis émis lors de la concertation, "à définir les **principes de la restructuration du réseau de bus** qui accompagnera la mise en service de la TGO, en vue d'une desserte complémentaire efficace du territoire ». Ces principes seront définis dans le cadre des études ultérieures du projet.



## 6.2. Le tracé

### ➤ IN0272 ? IN0162 ?

IN0272 est le référentiel infrastructure pour les tracés ferroviaires utilisés pour les aménagements de voies à  $V < 220$  km/h.

IN0162 est le référentiel infrastructure pour les tracés ferroviaires utilisés pour la détermination du gabarit (permettant de définir les profils en travers types selon le nombre de voie).

La ligne est décrite du Sud au Nord selon les séquences suivantes, puis station par station :

- une première séquence Saint-Germain GC – Achères Chêne-Feuillu sur les emprises du Réseau Ferré National (RFN) ;
- une deuxième séquence Achères Chêne-Feuillu – Achères Ville, dite urbaine, contiguë aux voies RFN existantes.

Le tracé du projet TGO phase 2 est présenté ci-contre.

NOTA : Les noms des stations sont donnés à titre provisoire ; les noms définitifs seront déterminés dans la suite des études, en concertation avec les collectivités.

A titre indicatif les caractéristiques d'insertion du système tram-train sur RFN et en milieu urbain sont résumées ci-après.

Les caractéristiques d'insertion du système tram-train sur RFN sont principalement les suivantes :

- rayon : dans le cas de la GC empruntée par TGO, les rayons sont toujours supérieurs à 250m (état actuel) ;
- pente maximale admissible : basé sur le référentiel technique IN0272 : Conception du tracé de la voie courante ( $v < 220$  km/h) ;
- entraxe (basé sur le référentiel technique IN0162 Implantation des obstacles par rapport aux voies et des voies entre elles) : 3,67 m préféré « à la condition que cela n'entraîne pas de dépenses supplémentaires appréciables ». Sinon, 3,57 m est acceptable pour tous les rayons.

Les caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain sont principalement les suivantes :

- emprise en alignement droit (avec poteaux latéraux) : 6,50 m ;
- rayon minimum admissible : 25 m ;
- pente maximale admissible : 6% ;
- entraxe (avec poteaux latéraux) : 3,30 m.

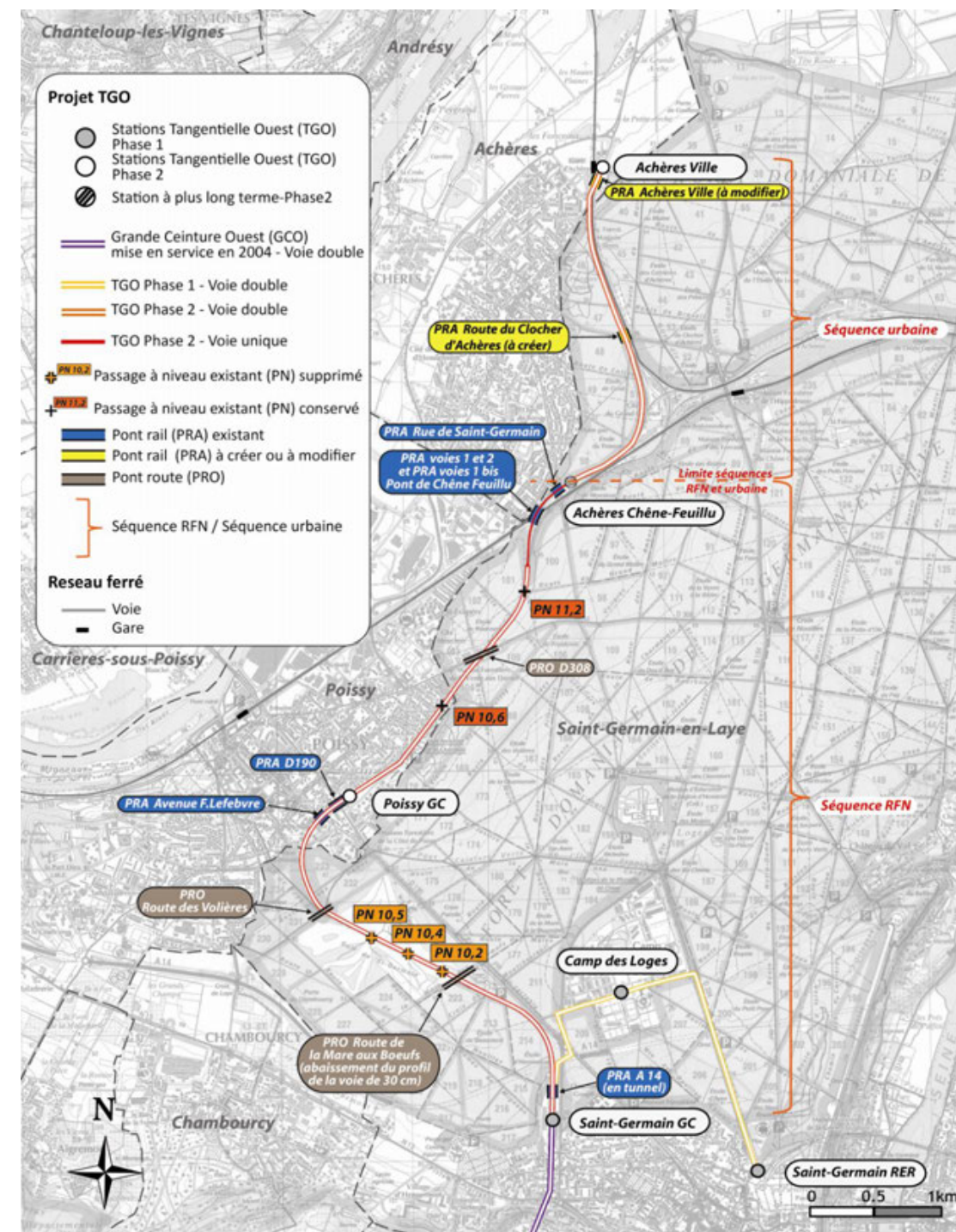
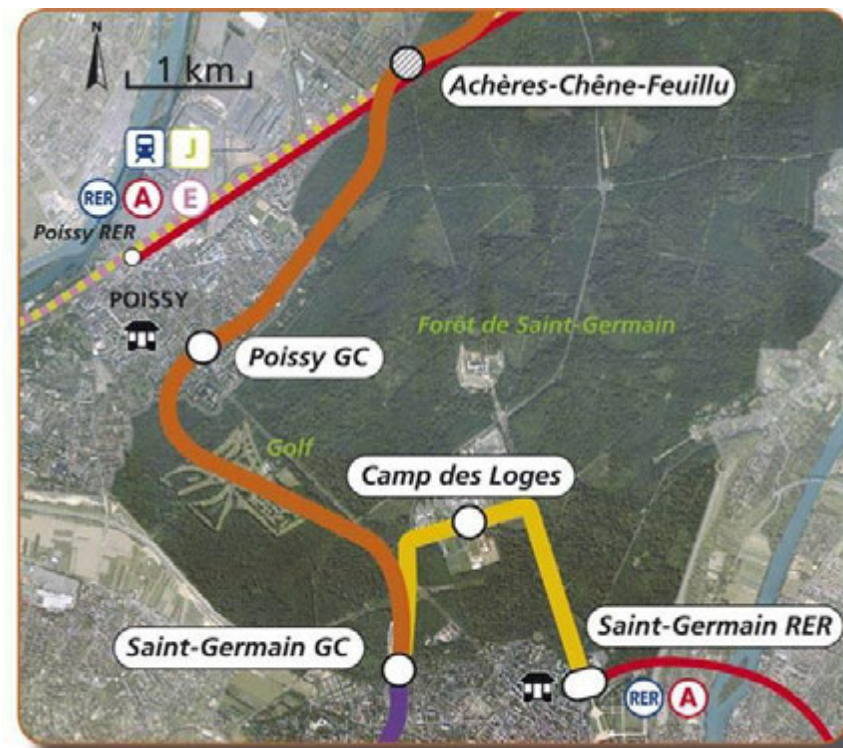


Figure 85 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



6.2.1. Séquence Saint-Germain GC - Achères Chêne-Feuillu (RFN)



LEGENDE

- Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004
- TGO Phase 1
- TGO Phase 2
- Lignes de transport existantes
- Stations Tangentielle Ouest (TGO)
- Station à plus long terme
- Correspondances
- Mairies

Figure 86 : Séquence Saint-Germain GC – Achères Chêne-Feuillu

Source : Concertation Publique Tangentielle Ouest (TGO) phase 2, STIF, 2013

NOTA : Les noms des stations sont donnés à titre provisoire ; les noms définitifs seront déterminés dans la suite des études, en concertation avec les collectivités.

Sur cette séquence entre la gare de Saint-Germain GC et Achères Chêne-Feuillu, le tram-train emprunte les voies actuelles du Réseau Ferré National (RFN) de la Grande Ceinture, traverse le golf de Saint-Germain-en-Laye et passe à proximité des pôles d'activités et d'emplois de Poissy (Technoparc, site Peugeot).

La Tangentielle Ouest accompagnera le développement du secteur : Eco-quartier EOLES, ZAC de La Coudraie, Poissy-sud, ...

- | Projet TGO |   | Reseau ferré                            |
|------------|---|---|
|            | Stations Tangentielle Ouest (TGO) Phase 1                         | Pont rail (PRA) existant                |
|            | Stations Tangentielle Ouest (TGO) Phase 2                         | Pont rail (PRA) à créer ou à modifier   |
|            | Station à plus long terme - Phase 2                               | Pont route (PRO)                        |
|            | Grande Ceinture Ouest (GCO) mise en service en 2004 - Voie double | Section de transition RFN/Urbain        |
|            | TGO Phase 1 - Voie double   | Passage à niveau existant (PN) supprimé |
|            | TGO Phase 2 - Voie double   | Passage à niveau existant (PN) conservé |
|            | TGO Phase 2 - Voie unique   | Voie                                    |
|            |   | Gare                                    |

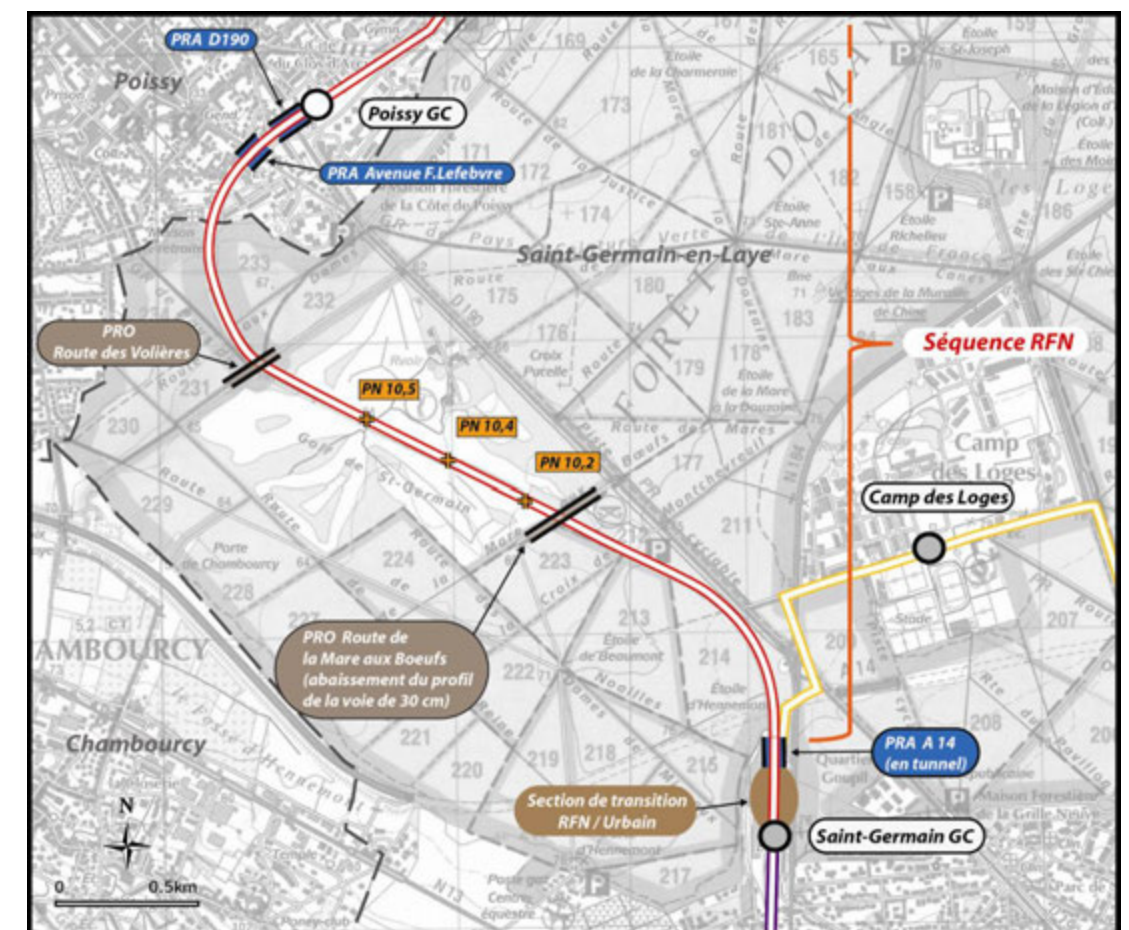


Figure 87 : Tronçon Saint-Germain GC - Poissy GC - Tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



6.2.1.1. Tronçon Saint-Germain GC - Poissy GC

De la gare de Saint-Germain GC à celle de Poissy GC, le tram-train emprunte les voies actuelles du Réseau Ferré National (RFN) de la Grande Ceinture en traversant notamment le golf de Saint-Germain-en-Laye.

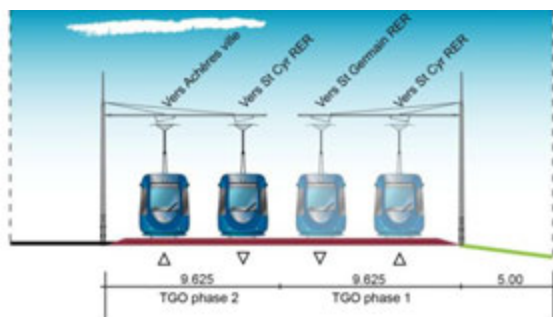


Figure 88 : Principe de profil en travers sur le RFN – en amont au sud du débranchement vers Saint-Germain-en-Laye RER

Source : Schéma de principe TGO phase 2 – Egis rail

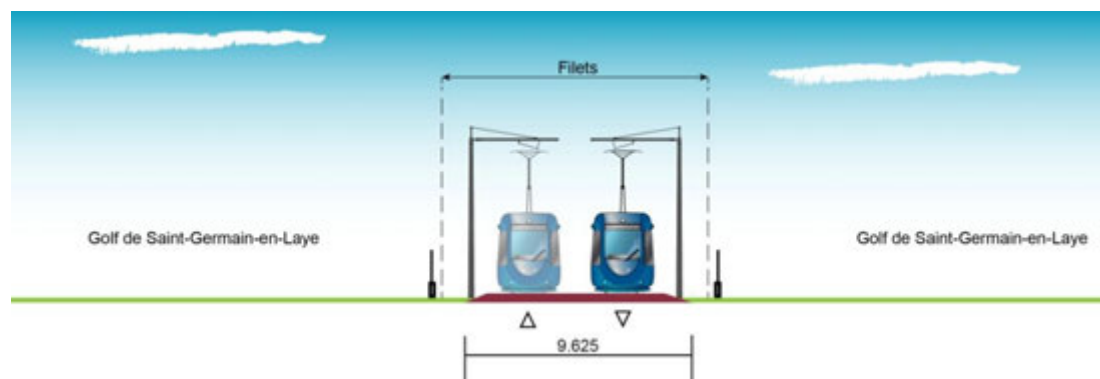


Figure 89 : Principe de profil en travers sur le RFN – en aval (au nord) du débranchement vers Saint-Germain-en-Laye RER pour la traversée du golf

Source : Schéma de principe TGO phase 2 – Egis rail

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la reprise partielle du terrassement lorsque la plate-forme est détériorée ;
- l'abaissement de 30 centimètres du profil de la voie au niveau de la passerelle de la Mare aux Bœufs, nécessitant une reprise de la plateforme sur environ 50 mètres ;
- le renouvellement des voies ;
- l'aménagement d'une station de type tramway au niveau de la gare de Poissy GC avec des quais permettant l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) avec le matériel roulant et d'un nouvel accès gare via des escaliers permettant de rejoindre l'avenue de Versailles au nord-ouest des voies ferrées ;
- la mise en œuvre d'une signalisation moderne : Block Automatique Lumineux (BAL) ;
- l'électrification (25 kV) ;
- la suppression des trois passages à niveau (PN) du golf de Saint-Germain-en-Laye.

La TGO traverse, sur ce tronçon, le Golf de Saint-Germain-en-Laye sur une longueur d'environ 1,2 kilomètre.

Implanté depuis 1920 sur 74 ha en forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, alors que les trains circulaient encore sur la Grande Ceinture (GC), le golf de Saint-Germain-en-Laye compte deux parcours, un parcours de 18 trous de 6 122 m et un parcours de 9 trous de 2 030 m, dessinés tous les deux par l'architecte anglais H.S. Colt.

Il accueille aujourd'hui de nombreuses compétitions dont l'Open de France et compte actuellement environ 1 000 membres.

Le golf est traversé sur environ 1 200 m par la Grande Ceinture (GC) bordée de rangées de hauts arbres d'épaisseur variable.

Les golfeurs franchissent actuellement à pied les emprises de la Grande Ceinture désaffectée par trois sites d'anciens passages à niveau (PN 10,2, 10,4 et 10,5). Les deux parcours du golf (de 9 et 18 trous) nécessitent plusieurs traversées de la GC (le PN 10,5 est par exemple emprunté quatre fois par les golfeurs réalisant le parcours 18 trous).

PN	Modes concernés
PN 10,2 « Golf sud »	Modes actifs, voiturettes
PN 10,4 « Golf centre »	Modes actifs, voiturettes
PN 10,5 « Golf nord »	Modes actifs, voiturettes, engins d'entretien

Tableau 15 : Les trois passages à niveau du golf de Saint-Germain-en-Laye

Les engins d'entretien du golf (tracteurs, tondeuses massives) empruntent le passage à niveau (PN) 10,5. Les voiturettes ne sont pas utilisées sur le golf à l'exception du personnel autorisé (direction, greenkeeper...) qui emprunte aujourd'hui occasionnellement les trois PN.

Une clôture électrifiée court le long du golf pour limiter la pénétration de sangliers sur le terrain, ceux-ci parvenant néanmoins à entrer dans le domaine du golf soit par la GC soit par l'entrée principale.

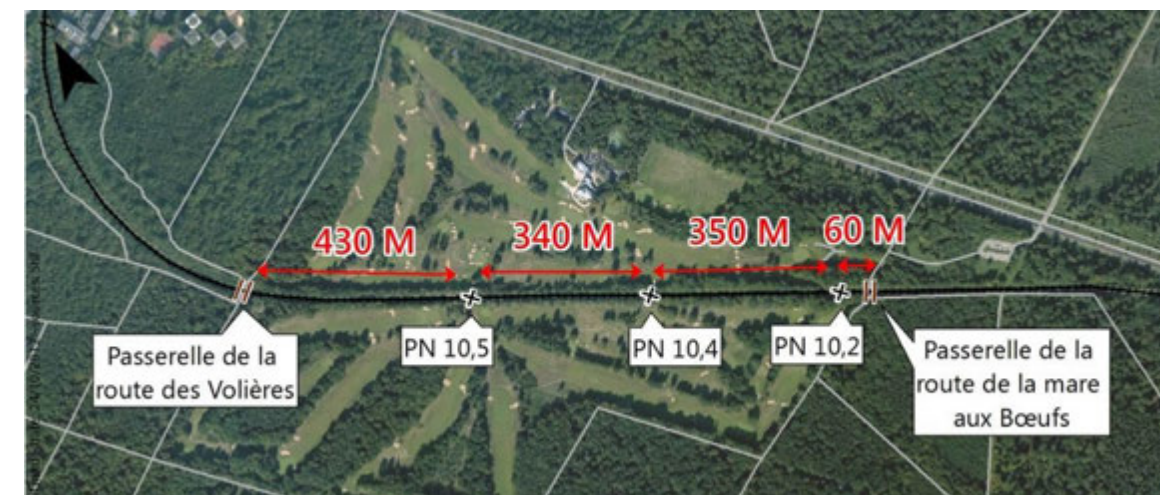


Figure 90 : Franchissements des voies de la Grande Ceinture dans le golf de Saint-Germain-en-Laye

Du Nord au Sud, la GC est en dessous du niveau du golf, avec une différence de niveau passant d'environ 5 m (au Nord) à 1 m (au centre) puis à 3 m (au Sud).

➤ BAL

Le block automatique lumineux (BAL) est un système de signalisation ferroviaire automatique pour assurer l'espacement des trains circulant sur une même voie.

➤ Modes actifs

Qu'est-ce qu'un mode doux, aussi appelé actif ? Stricto sensu, il s'agit des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers...

Ce golf est un site à **forte sensibilité**, et des **mesures devront être prises** afin de **minimiser les nuisances générées par la réouverture de la ligne**, sécuriser le franchissement de la voie par les golfeurs et protéger les trains des balles de golf.

**Le projet comprend la suppression des trois passages à niveau** situés dans le golf avec un maintien de la vitesse des tram-trains dans toute la traversée du golf.

Cette solution nécessite **la création de deux ouvrages piétons** sous la voie ferrée au droit des passages à niveau actuels 10,4 et 10,5 qui seront fermés.

Le rétablissement des cheminements des golfeurs au droit du PN10,2 est envisagé par le Pont-route (passerelle) existant de la Mare aux Bœufs situé au sud du golf sous exploitation de l'Office National des Forêts (ONF).

Le rétablissement des engins d'entretien du golf (tondeuses, tracteurs) est quant à lui envisagé par le Pont-route (passerelle) existant des Volières au nord du golf sous exploitation de l'ONF.

**Cette solution a fait l'objet d'un accord de principe de l'ONF (octobre 2013) sous réserve d'un approfondissement des études en phase Avant-projet (AVP).**

Les aménagements spécifiques à mettre en œuvre au niveau des deux ouvrages d'art existants (Pont-route de la Mare aux Bœuf au Sud et Pont-route des Volières au Nord) seront définis dans le cadre des études d'Avant-projet en lien avec l'établissement du Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS).

Enfin, un dispositif de **protection des rames circulant sur la TGO contre les balles de golf sera mis en place**. La pose d'un grillage de type « terrain de tennis » de part et d'autre de la voie est une option envisagée en complément des rangées d'arbres existantes.

Par ailleurs, le profil de la voie devra être abaissé de 30 centimètres au niveau du la passerelle (pont-route) de la Mare aux Bœufs, ce qui nécessitera une reprise de la plateforme sur environ 50 mètres.

Les deux ponts-rail situés en amont de la gare de Poissy GC (PRA Avenue Lefebvre et PRA RD190) ne sont pas impactés par le projet TGO phase 2.



6.2.1.2. Tronçon Poissy GC – Achères Chêne-Feuillu

De la station de Poissy GC jusqu'à la future station de Achères Chêne-Feuillu, le tram-train emprunte les voies actuelles du Réseau Ferré National (RFN) de la Grande Ceinture.

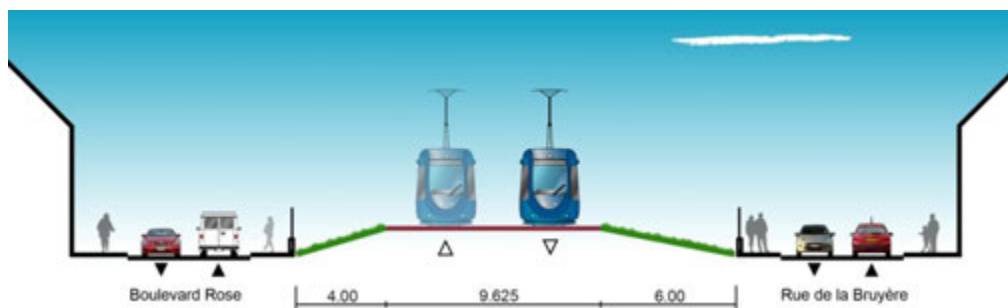


Figure 92 : Principe de profil en travers sur le RFN – au nord de la station Poissy GC

Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la reprise partielle du terrassement lorsque la plate-forme est détériorée ;
- le renouvellement des voies ;
- la mise en œuvre d'une signalisation moderne : Block Automatique Lumineux (BAL) ;
- l'électrification (25 kV) ;
- le réaménagement des passages à niveau (PN) ;
- la réalisation de la structure du quai central de la future station Achères Chêne-Feuillu en mesure conservatoire.

Le tracé comporte deux passages à niveaux (PN 10,6 et PN 11,2) qui seront aménagés en PN de catégorie 3 sous réserve des études AVP et de sécurité.

Le pont-route de la D208 n'est pas impacté par le projet TGO phase 2 de même que les deux ponts-rail situés en amont du futur emplacement la station Achères Chêne-Feuillu.

Après avoir franchi le passage à niveau (PN) 11,2, le tram-train emprunte sur 1 300 mètres une section en voie unique qui franchit en pont les voies du réseau Saint-Lazare Groupe V (saut-de-mouton).

➤ Saut de mouton

Un saut-de-mouton est un dispositif ferroviaire constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par dessous.

➤ Catégorie des PN

Les passages à niveau sont soumis aux règles du code de la route. Un arrêté ministériel de 1991, modifié en 2008, les a classés en plusieurs catégories.

- Catégorie 1: Passage à niveau avec barrières. Modèle le plus répandu : le PN avec Système Automatique Lumineux (et sonore) et demi-barrières.
- Catégorie 2: Passage à niveau sans barrière. Ces PN sont signalés par la croix de Saint-André seule ou accompagnée d'un panneau STOP ou encore d'un feu rouge clignotant. Ce type de PN est limité aux voies ferrées et aux routes avec peu de circulation.
- Catégorie 3: Passage à niveau piéton. Ils sont généralement équipés de portillons équilibrés à la fermeture.

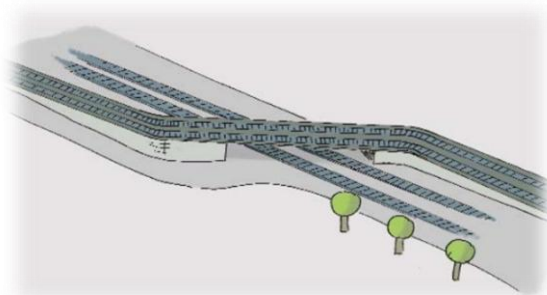


Figure 91 : Principe du saut de mouton

Source : Dossier d'enquête publique Tangentielle Nord, SNCF, 2006

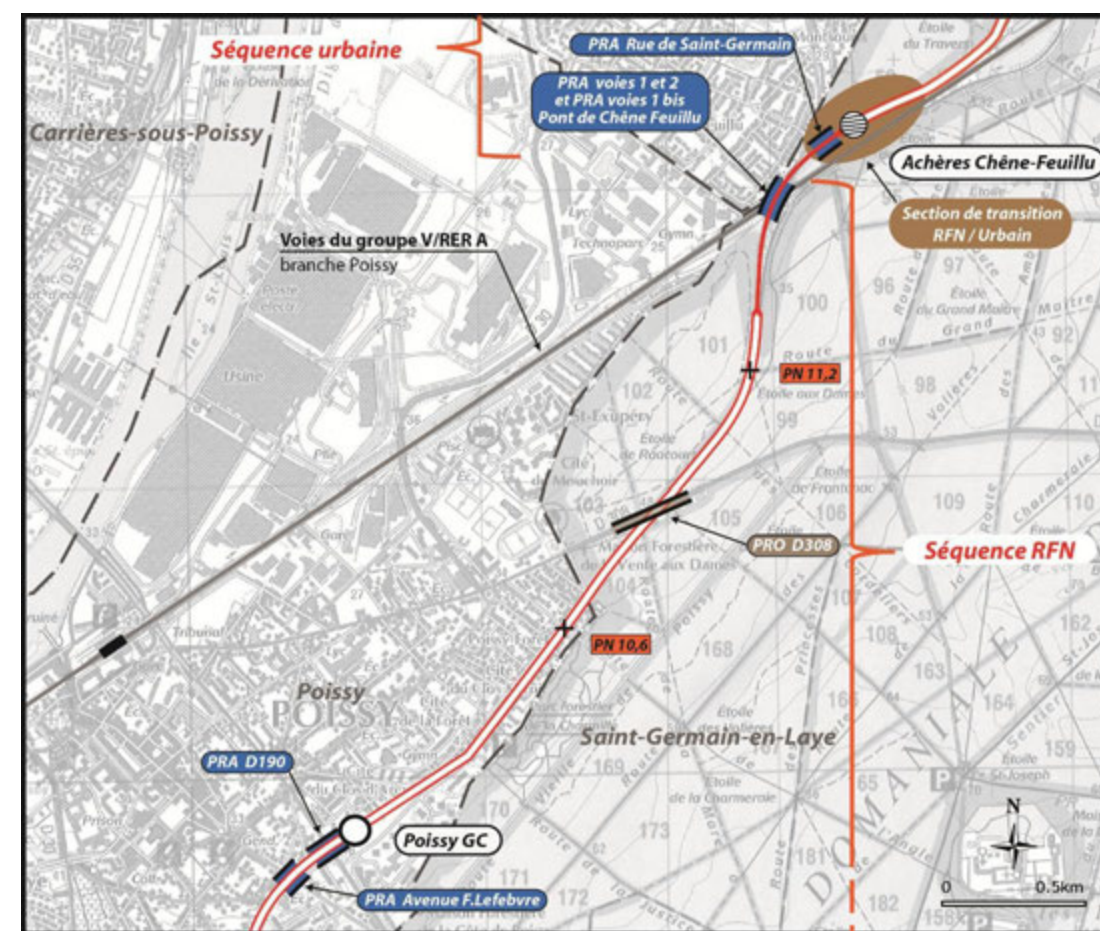
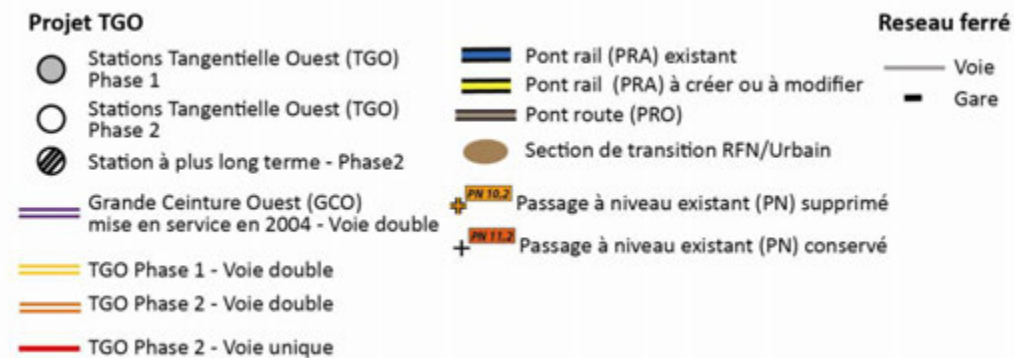


Figure 93 : Tracé de Poissy GC à l'entrée dans le Triangle des Ambassadeurs (lieu-dit Chêne Feuillu à Achères) - Tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



➤ **LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie)**

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire sur les axes Paris-Mantes-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il suppose notamment la réalisation de sections de ligne nouvelle permettant de décharger en partie le réseau actuel saturé (dont le groupe V en Ile-de-France), afin de développer d'autres dessertes (RER, trains régionaux, fret, ...). La vitesse élevée de la ligne nouvelle (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) permettra de diminuer sensiblement les temps de parcours. Au terme d'un important programme d'études, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé par Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités partenaires qui s'est tenu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 avec pour proposition notamment la création de cinq nouvelles gares : Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et Évreux. Plusieurs sites d'implantation ont été proposés pour chacune.

La commission particulière du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a publié officiellement le compte rendu et le bilan du débat public, le 21 mars 2012.

Lors de son Conseil d'Administration du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (dans sa partie concernant le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare et la ligne nouvelle de Paris à Mantes-la-Jolie) fait partie des projets prioritaires sélectionnés par la commission Mobilité 21 dans son rapport remis au Premier Ministre le 27 juin 2013.

Dans son allocution du 9 juillet 2013 le premier ministre a approuvé les conclusions de ce rapport et "se fixe comme référence son scénario numéro deux", qui prévoit 30 milliards d'euros d'investissement pour des opérations à engager avant 2030. Dans ce scénario, le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare – Mantes et celui de la gare de Rouen sont classés en premières priorités.

Le tracé de la TGO devient ensuite parallèle aux voies ferroviaires à l'ouest de celles-ci, sur une nouvelle plateforme (deux voies) implantée au niveau du sol.

Une nouvelle station est prévue à Achères Chêne-Feuillu en mesure conservatoire pour une réalisation à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) au croisement de l'axe de la TGO et des voies du réseau Saint-Lazare Groupe V.

Cette station a pour fonction d'assurer la correspondance entre la station TGO et les trains du réseau Saint-Lazare Groupe V (futur RER E prolongé vers l'ouest), pour lesquels un nouvel arrêt est envisagé, dès lors que les trains normands circuleront sur des voies nouvelles en faveur d'une augmentation du nombre de circulation des RER E. La mise en service de la LNPN devrait libérer suffisamment de sillons ferroviaires sur cet axe pour autoriser la correspondance des trains à Achères Chêne-Feuillu dans des conditions d'exploitation acceptables. Le niveau d'exploitabilité de la ligne du RER E renforcée devra faire l'objet d'études d'exploitation permettant de définir un niveau de service globalement performant.

Si la fonction principale de la station sera la correspondance entre ces deux modes lourds, sa position éloignée du bâti nécessite néanmoins d'organiser des rabattements par bus ou navettes pour relier la zone résidentielle et le Technoparc.

Actuellement saturé, le réseau Saint-Lazare Groupe V ne permet pas de faire arrêter des trains à Achères Chêne-Feuillu pour des raisons d'exploitation.

La mise en service de la LNPN devrait libérer suffisamment de sillons ferroviaires sur cet axe pour autoriser la correspondance des trains à Achères Chêne-Feuillu dans des conditions d'exploitation acceptables.

**De ce fait la création de cette gare ne pourra pas être réalisée dans l'immédiat.**

### 6.2.1.3. Séquence Achères Chêne-Feuillu – Achères Ville (« Urbaine »)



Figure 94 : Séquence Achères Chêne-Feuillu – Achères Ville RER

Source : Concertation Publique Tangentielle Ouest (TGO) phase 2, STIF, 2013

NOTA : Les noms des stations sont donnés à titre provisoire ; les noms définitifs seront déterminés dans la suite des études, en concertation avec les collectivités.

Sur cette séquence entre Achères Chêne-Feuillu et la station terminus d'Achères Ville, le tram-train emprunte une nouvelle plateforme à double voies, créée parallèle à l'Ouest des voies ferroviaires (circulées par le RER A et la ligne L du réseau Transilien) pour rejoindre Achères Ville.

Une section de transition entre les voies de la Grande Ceinture et la nouvelle plateforme permettra aux trams-trains de passer du mode train au mode tramway et inversement.

Le tracé de cette séquence se termine au terminus nord de la Tangentielle Ouest phase 2, au niveau de la gare d'Achères Ville RER avec une insertion du terminus à l'Est des voies ferrées.

Sur ce secteur, la Tangentielle Ouest permettra de desservir le quartier de la gare d'Achères Ville et s'inscrira dans le développement de projets urbains tels que la ZAC de la Petite Arche, le Cœur de Ville ou encore le futur Port Seine Métropole (PSM).

Depuis le secteur de la station Achères Chêne-Feuillu jusqu'à la gare d'Achères Ville, le tram-train emprunte une nouvelle plateforme créée contigüe aux voies ferroviaires du RER A et de la ligne L du réseau Transilien.



Les travaux prévus sur ce secteur concernent :

- la création d'une nouvelle plateforme à double voies ;
- la pose de nouvelles voies ;
- la mise en œuvre d'une signalisation de type tramway ;
- l'électrification de type urbain (750 V) avec la création de deux nouvelles sous-stations ;
- la création de la station terminus à Achères Ville ;
- des terrassements (modification ou création d'ouvrage...) ;
- des travaux d'assainissement (fossés).

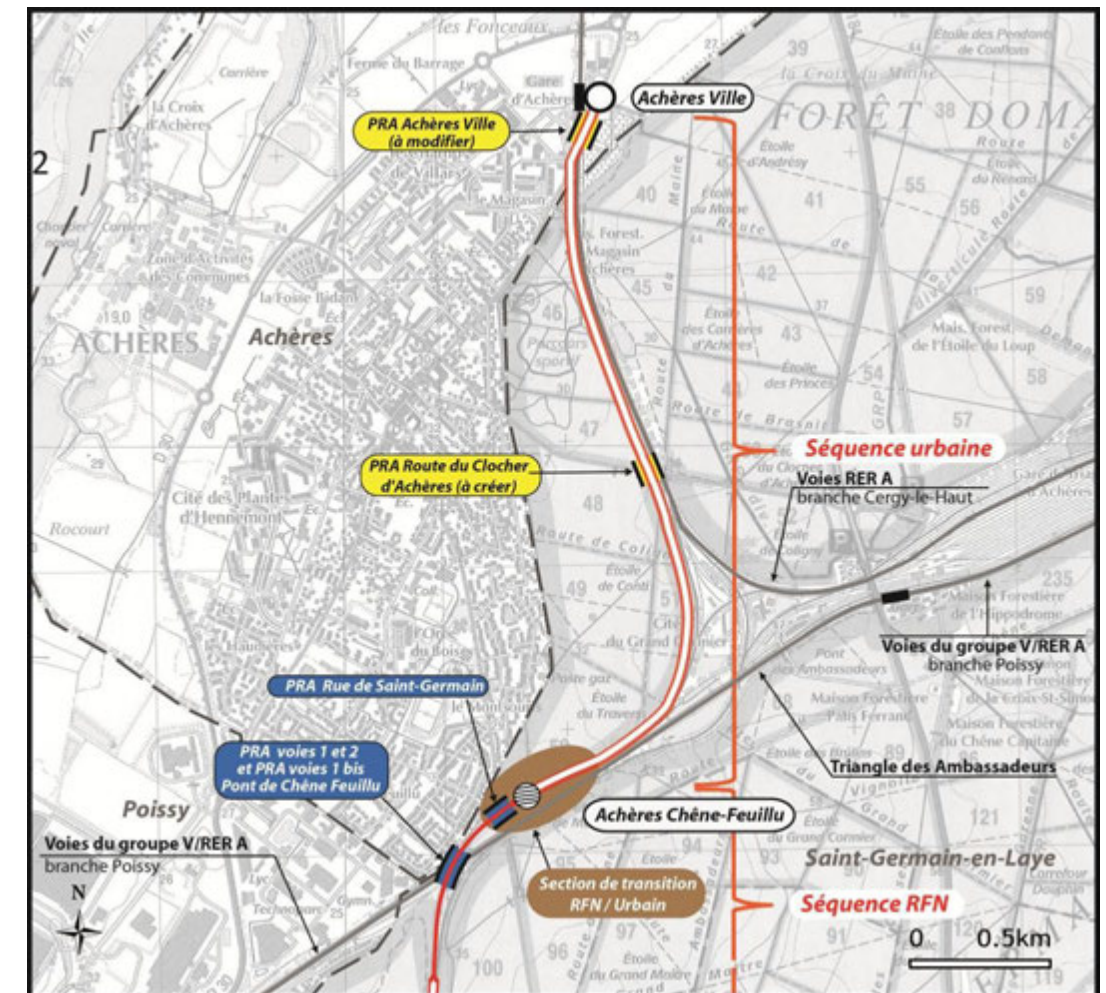
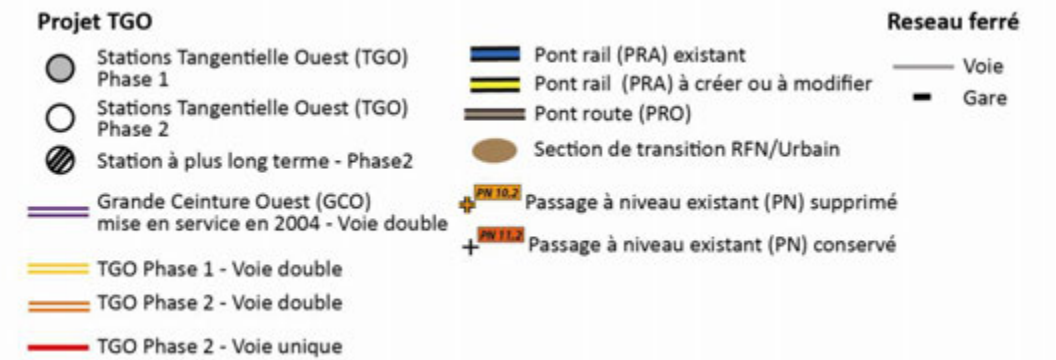


Figure 95 : Section Achères Chêne-Feuille - Achères Ville RER via le Triangle des Ambassadeurs - Tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

➤ **Zone de transition électrique composée :**

Zone de transition électrique composée :

- d'une zone neutre par voie, localisée entre deux sections alimentées en 25 kV et 750 V ;
- d'une zone d'accélération par voie permettant d'avoir une vitesse suffisante pour le franchissement de la zone neutre ;
- d'une zone de décélération permettant de pouvoir s'arrêter devant un éventuel signal fermé.

L'ensemble de ces zones sont clôturées pour éviter aux tram-trains des freinages inopinés.

### Section de transition

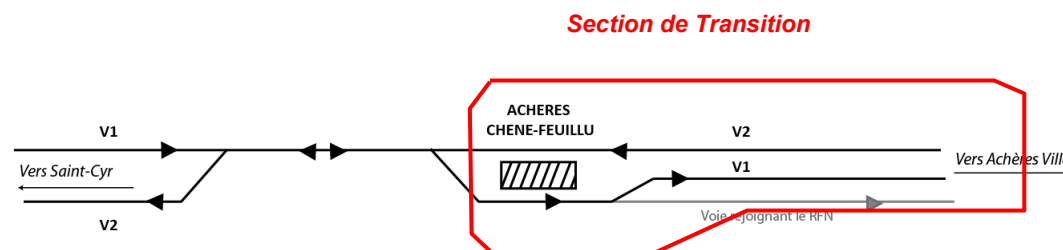
Afin de passer du Réseau Ferré National (RFN) à la section de type urbaine créée, les tram-trains empruntent une section de transition. Elle permet aux tram-trains de passer du mode train au mode tramway et inversement.

De manière générale cette zone permet une transition des différents aspects :

- transition de propriété foncière ;
- transition d'exploitant (non concernée ici) ;
- transition de signalisation et de mode d'exploitation (conduite sur signaux, voie dédiée ballastée, passages à niveau, circulation à gauche, conduite à vue, inscription en voirie, traversées routières, circulation à droite...) ;
- transition d'alimentation électrique (sur TGO, de l'électrification 750V CC à l'électrification 25 kV CA).

Si une zone de transition peut être un ensemble de zones élémentaires de transition pour chaque aspect considéré, il est préférable de voir ces zones regroupées géographiquement.

Le projet de Tangentielle Ouest comporte en phase 2 une nouvelle section de transition qui se situera entre la station projetée à plus long terme Achères Chêne-Feuille et le Triangle des Ambassadeurs (triangle ferroviaire à proximité de la gare d'Achères Grand Cormier).



**Figure 96 : Localisation de la section de transition dans le secteur de la future station Achères Chêne-Feuille**

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Les deux voies de la section de transition ne sont pas banalisées et sont dédiées à un sens de circulation.

La section de transition est constituée de trois types de transitions :

- transition électrique ;
- transition d'exploitation (et signalisation) ;
- transition de domanialité.

Des précisions sur le fonctionnement de cette section de transition seront apportées à l'issue des études d'Avant-projet.

### Transition électrique

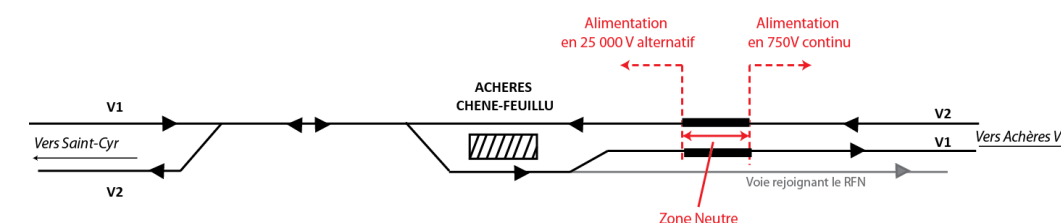
La transition électrique a pour but de séparer le 25 kV alternatif utilisé sur le RFN du 750 V continu de la section urbaine.

Cette zone comporte une section de ligne aérienne neutre (c'est-à-dire non alimentée électriquement) que le tram-train est capable de franchir sur l'erre (vitesse résiduelle sans traction – élan) avant de reprendre sa traction une fois atteinte la section alimentée sous la nouvelle tension.

La zone de transition est un site protégé (grillagé) pour éviter les freinages dus à l'irruption intempestive de tiers sur la plateforme (induisant un risque d'arrêt sous caténaire non alimentée).

Des précisions sur le fonctionnement de la transition électrique seront étudiées et précisées à l'issue des études d'avant-projet.

**La zone de transition électrique pourrait se trouver au nord de la station Achères Chêne-Feuille (en direction d'Achères Ville), entre l'emplacement de la future station et le triangle des Ambassadeurs.**



**Figure 97 : Transition électrique sur le projet TGO phase 2 dans le secteur de la future station Achères Chêne-Feuille**

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013



**Transition d'exploitation et de signalisation**

La transition d'exploitation correspond au point à partir duquel le mode d'exploitation change en particulier la conduite à gauche sur signaux sur le RFN et la conduite à vue à droite en ville.

Le maintien de la voie unique pour le passage de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées permet aux rames de passer de la circulation à gauche sur le RFN à la circulation à droite utilisée en ville. Ainsi la **transition de signalisation** et de **mode d'exploitation** s'effectuera :

- **Dans le sens RFN → urbain**, lors du débranchement du RFN au nord de la future implantation de la station Achères Chêne-Feuillu prévue à long terme (en aval de cette future station en venant de Saint-Germain GC).
- **Dans le sens urbain → RFN**, lors du passage voie double / voie unique au sud de la future implantation de la station Achères Chêne-Feuillu (en aval de cette future station en venant d'Achères Ville).

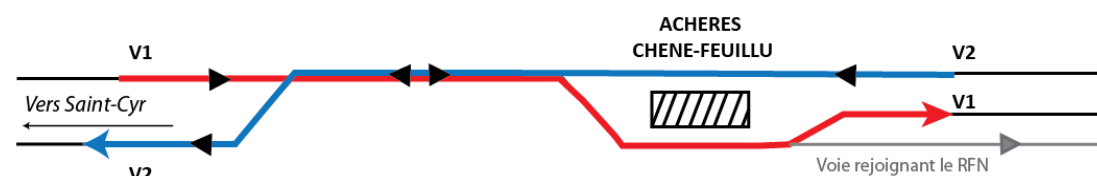


Figure 98 : Transition d'exploitation sur le projet TGO phase 2 dans le secteur de la future station Achères Chêne-Feuillu

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

Un unique centre opérationnel (RFN et urbain) pour l'ensemble de la ligne situé au niveau du SMR de Versailles-Matelots, servira aussi bien à l'aiguillage et à la régulation du trafic.

Sur le terrain, ce changement d'exploitation (transition d'exploitation) comprend une transition de signalisation qui correspond au point à partir duquel la réglementation change. Elle est matérialisée par une pancarte spécifiant le mode d'exploitation (TRAIN ou TRAM) indiquant au conducteur s'il doit se conformer aux signaux utilisés sur le RFN ou s'il doit suivre les pancartes spécifiques du système tramway, accompagnée d'un signal d'entrée sur chaque domaine autorisant ou non l'accès au domaine RFN ou urbain.

**Transition de propriété**

La transition de propriété foncière (domanialité) entre les terrains RFN et les terrains urbains s'effectuera au niveau de la jonction entre les emprises RFN et la nouvelle plateforme créée.

Elle ne correspond pas forcément à l'une des transitions évoquées précédemment.

Elle n'est pas nécessairement symbolisée et n'affecte pas la conduite. Cette transition est a priori placée à la limite de la zone appartenant à RFF.

**Création d'une nouvelle plateforme**

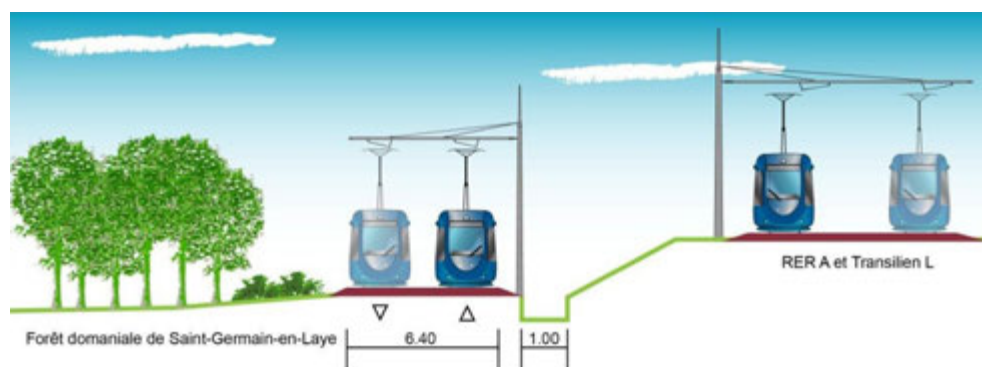
La plateforme ferroviaire existante qui dessert Achères Ville (voies du RFN) est déjà circulée par le RER A (branche de Cergy) et la ligne L du réseau Transilien. **Étant données les fréquences sur cette plateforme, elle ne permet pas son emprunt par le tram- train.**

En conséquence, sur les derniers 2,6 kilomètres, une nouvelle plate-forme contiguë au Réseau Ferré National (RFN) est créée aux standards du tramway. Cette disposition permet de plus l'implantation de la station terminus à Achères Ville.

Cette plate-forme à double voies sera positionnée au niveau du terrain naturel et nécessitera quelques ouvrages à base de terrassements et de caniveaux au pied du talus du RFN pour **limiter au maximum les acquisitions d'emprises là où cela est nécessaire.**

Malgré le positionnement au plus près du talus du RFN, **des acquisitions restent néanmoins nécessaires dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Celles-ci sont estimées à ce stade des études à environ 47 000 m<sup>2</sup>.**

Le positionnement de la station terminus Achères Ville est envisagé à l'est des voies du RFN avec une **reconfiguration du passage routier existant sous les voies du RFN (avenue de Conflans) afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies pour y inscrire la TGO et deux voies de circulation** (au lieu d'une voie de circulation actuellement).



**Figure 99 : Principe de profil en travers de la nouvelle plateforme à créer contiguë aux voies du RFN**

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

La route du Clocher d'Achères sera franchie par un **nouveau pont-rail (PRA)**, afin d'éviter la création d'un passage à niveau et des travaux importants de terrassement.

Au nord de la route du Clocher d'Achères, la nouvelle plate-forme reste implantée au niveau du terrain naturel, contiguë au talus des voies ferroviaires.

La nouvelle voie étant dédiée aux trams-trains, la signalisation et l'électrification sont de type urbain du fait de l'insertion du terminus en milieu urbain, à l'instar des réseaux de tramway.



### 6.2.2. Le site de maintenance et de remisage (SMR)

**Nota : Pour mémoire, le site de maintenance et de remisage de Versailles-Matelots ne fait pas l'objet d'une analyse particulière dans le cadre du dossier d'enquête publique de la 2<sup>ème</sup> phase de la Tangentielle Ouest ; celui-ci ayant été intégré au dossier d'enquête d'utilité publique de la 1<sup>ère</sup> phase.**

**Le centre de maintenance de Versailles-Matelots s'étend sur une emprise d'environ 5 ha. Il est conçu pour accueillir la TGO dans ses configurations phases 1 et 2.**

**Les adaptations nécessaires pour la mise en service de la phase 2 ne généreront pas d'impacts.**

➤ **Site de maintenance et de remisage**  
Le site de maintenance et de remisage est un équipement conçu pour accueillir et entretenir les rames nécessaires pour l'exploitation.

Plusieurs lieux ont été étudiés pour l'implantation du site de maintenance et de remisage lors des études relatives à la phase 1 de la Tangentielle Ouest. Chaque site étudié a été évalué suivant différents critères (surface, topographie, impacts environnementaux, proximité par rapport à la ligne, etc.). Au terme de ces études, **c'est le site de Versailles-Matelots, d'une surface suffisante et situé à 1 km du terminus sud de la ligne, qui a été retenu.**

A noter que le terrain du site Versailles-Matelots se trouvant à 1 800 m à vol d'oiseau du Château de Versailles, est de ce fait situé dans la zone de protection du site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO du Château de Versailles, et présente une grande sensibilité historique et paysagère. Son intégration au site participe au maintien et à l'amélioration de ce paysage.

Le site de Versailles Matelots étant ainsi intégré à un périmètre de protection de monuments historiques, le projet d'aménagement du site a fait l'objet d'un passage devant la Commission Nationale des Monuments Historiques (CNMH) le 12 avril 2012.

La commission a rendu un avis favorable à l'unanimité sous réserve que sur le site des « Matelots », le traitement paysager soit de qualité et tienne compte en particulier des vues à partir du château de Versailles et que l'on trouve un équilibre entre la création de bâtiments neufs d'une part et la destruction de bâtiments anciens d'autre part en termes de hauteurs, de volumes et de surfaces.

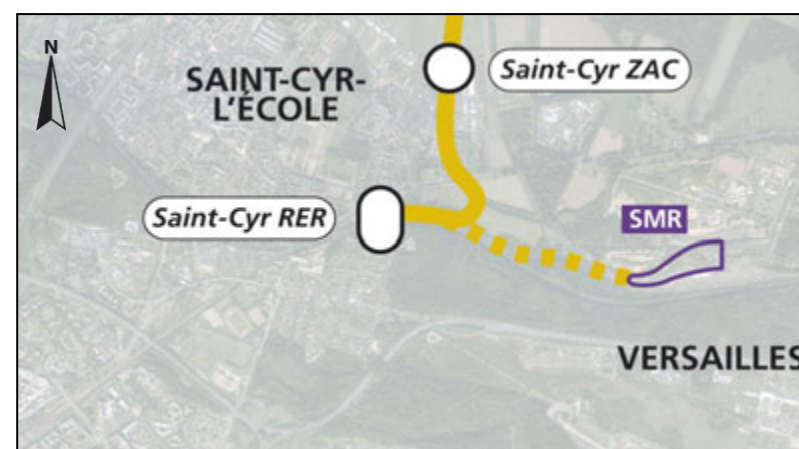


Figure 100 : Localisation du Centre de Maintenance de Versailles-Matelots

Source : Concertation Publique Tangentielle Ouest (TGO) phase 2, STIF, 2013

Les principales installations sont les suivantes :

- un **bâtiment pour Centre Opérationnel** : locaux de prise et de fin de service, du poste de direction, du poste de régulation et d'aiguillage sur le centre, des agents commerciaux, etc. ;
- un **Espace de Remisage**, permettant le remisage des rames nécessaires au fonctionnement des phases 1 et 2 ;
- un **bâtiment Atelier Garage**, composé de 5 voies et d'une surface nécessaire pour les ateliers et le magasin ;
- une **Station de Lavage (SL)** ;
- une **éventuelle Voie d'Essai** si les études ultérieures le confirment.

Ainsi la capacité de l'atelier-garage proposé est adaptée aux besoins de la phase 1 et de la phase 2. Certains éléments concernant la phase 2, notamment l'atelier garage, seront réalisés en phase 1, permettant de réaliser des économies.

**Les travaux envisagés en phase 1 prévoient la réalisation de voies de remisage pour accueillir les rames nécessaires à l'exploitation de la deuxième phase de TGO (aucuns travaux prévus en phase 2).**

Les niveaux de maintenance 1 à 3 sont effectués sur ce site (les niveaux 4 à 5 seront assurés à l'atelier directeur national de la SNCF) :

- Niveau 1 : opérations de surveillance et interventions rapides en service, de durée limitée, pouvant être réalisées dans des intervalles entre deux circulations.
- Niveau 2 : opérations de maintenance préventive, par fréquences, sur des pièces mécaniques ou de confort, avec une immobilisation n'excédant pas une demi-journée.
- Niveau 3 : opérations de visites périodiques préventives et correctives sur des organes déposés avec une immobilisation de plusieurs jours et l'utilisation d'installations et d'outillages importants.



Figure 101 : Proposition de projet de Centre de Maintenance de Versailles-Matelots

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

## 7. CHOIX DU MODE

### 7.1. Principe du tram-train



Figure 102 : Matériel roulant de type Dualis en milieu rural (gauche) et milieu urbain (droite)

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

➤ **Personne à mobilité réduite (PMR) ?**  
Une PMR est une personne souffrant d'un handicap physique.

Le tram-train est destiné à **circuler à la fois sur le Réseau Ferré National (RFN) conventionnel, et sur des réseaux urbains à l'instar du tramway**. Il permet d'utiliser les avantages offerts par chacun des systèmes : la vitesse du train sur le RFN et l'insertion urbaine, facilitée par des courbes de faible rayon, en ville. Sur les sections urbaines, à l'instar d'un tramway, le tram-train peut franchir un carrefour routier à niveau (sans barrière de type passage à niveau).

Ses caractéristiques techniques répondent aux exigences des deux types d'environnement et les véhicules obéissent à une double réglementation ; ils doivent être autorisés à la fois au titre du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 et au titre du décret 2003-425 du 9 mai 2003.

### 7.2. Matériel roulant

Le choix du matériel roulant pourrait s'orienter vers un matériel de type Dualis proposé par le constructeur ALSTOM (dans la continuité de la phase 1). Ce matériel répond aux besoins de circulation sur le RFN et en milieu urbain.

Pour la phase 2, le parc nécessaire additionnel est estimé à environ 9 rames, qui viendraient s'ajouter aux 10 rames constituant le parc de la phase 1.

Ces rames auront 4 caisses, feront 42 m de long pour une largeur de 2,65 m et une hauteur de 3,5 m. Le plancher se situe à 35 cm du plan de roulement et toutes les portes sont équipées d'un comble lacune amovible pour permettre une accessibilité optimale aux PMR. Son architecture permet l'intercirculation intégrale et le respect des normes PMR. Tous les quais (y compris sur le Réseau Ferré National) seront mis à une hauteur permettant de respecter les normes PMR d'accessibilité.

Les passagers accèdent au tram-train par 4 portes et disposent de l'information voyageurs embarquée visuelle et sonore nouvelle génération.

La capacité des rames est de l'ordre de 250 passagers



Figure 103 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

### 7.3. Aptitude à la circulation sur des voies dédiées et sur voirie urbaine

De par sa définition, le tram-train est un matériel apte à circuler sur des voies ferrées du RFN et en section urbaine. **Une zone de transition est nécessaire entre ces deux modes**. Cette zone de transition est un secteur géographique (ou une section de voie) qui permet à un tram-train de passer :

- d'une section de ligne à une autre avec une tension d'alimentation différente : il s'agit de lignes du RFN classique interconnectées avec un réseau urbain ;
- d'un mode d'exploitation à un autre : mode « train » au mode « tramway » et vice-versa ;
- d'un domaine RFN à un domaine public ;
- en d'autres termes, le tram-train se débranche du RFN pour venir s'insérer en milieu urbain (ou bien se rebranche sur le RFN dans l'autre sens).

La circulation d'un train sur le RFN et la circulation d'un matériel léger en zone urbaine présentent de nombreuses différences :

- le changement de mode (conduite à vue en mode « tramway », conduite sur signaux d'espacement en mode « train ») ;
- le changement de sens de circulation (à droite sur le réseau urbain, à gauche sur le RFN « classique ») ;
- le changement d'alimentation électrique (750 V en urbain et 25 kV sur RFN).

### 7.4. Compatibilité avec la circulation de trains de fret

Les tronçons de la Grande Ceinture circulés par les tram-trains de la TGO lui seront dédiés. **La mixité des circulations avec d'autres types de trains et notamment de fret n'est donc pas envisagée.**

Par courrier du 20 juillet 2011, confirmé dans un nouveau courrier du 23 avril 2013, la DRIEA a donné son accord pour que **la ligne soit dédiée aux circulations de type tram-train** tout en conservant les caractéristiques techniques pour l'infrastructure permettant de faire circuler, à échéance plus lointaine si nécessaire, des trains classiques, notamment de fret. **La mixité des circulations avec des trains de fret, n'est à ce jour, ni envisageable ni envisagée, aussi bien à moyen qu'à long terme.**



## 8. SERVICE OFFERT A L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE

Le tableau ci-après résume les caractéristiques simplifiées de l'offre TGO à l'horizon de la mise en service de chaque phase (sous réserve du bilan de l'exploitation et la fréquentation de la phase 1) :

Parcours		Actuellement GCO	Horizon TGO phase 1	Horizon TGO phase 2	
		Noisy-le-Roi à Saint-Germain GC	Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER	Antennes Saint-Germain GC - Saint-Germain RER et Achères Chêne-Feuillu - Achères Ville	Tronc commun Saint-Cyr RER à Saint-Germain GC
Semaine et samedis	Amplitude horaire	6h15 / 6h30 (samedi) - 22h00	6h00 – 00h00	6h00 – 00h00	
	Fréquence en heures de pointe	15 min	10 min	<b>10 min</b>	<b>5 min</b>
	Fréquence en heures creuses	30 min	30 min	<b>30 min</b>	<b>15 min</b>
Dimanches et jours de fêtes	Amplitude horaire	6h30 - 22h00	6h30 - 22h00	6h30 - 22h00	
	Fréquence en heures de pointe	30 min	30 min	<b>30 min</b>	<b>15 min</b>
	Fréquence en heures creuses	30 min	30 min	<b>30 min</b>	<b>15 min</b>

**Tableau 16 : Service offert aux horizons de mise en service phase 1 et phase 2**

Par rapport à la phase 1, **le tronc commun aux deux phases de la TGO voit donc ses fréquences améliorées.**

Cette offre pourra évoluer postérieurement à la mise en service en fonction de l'évolution de la fréquentation.

## 9. COUTS D'INVESTISSEMENT

**Le coût du projet** pour la phase 2 de TGO a été évalué **au stade DOCP en 2012 à 135 M€ H.T.** aux conditions économiques de janvier 2011 hors Matériel Roulant pour les options de positionnement de la station Achères Chêne-Feuille sur le pont au niveau du croisement avec les voies ferroviaires du groupe V et du RER A (option non retenue ici) ainsi qu'une arrivée à l'ouest des voies ferrées au niveau du terminus d'Achères Ville (option également non retenue ici).

**Le coût du projet a été réévalué à 103 M€ aux conditions économiques de janvier 2013**, hors matériel roulant. Les principales évolutions de programme depuis le DOCP sont les suivantes :

- optimisation du positionnement de la future station Achères Chêne-Feuille (mesure conservatoire) plus au nord que prévu au DOCP et au niveau du sol ;
- implantation du terminus d'Achères Ville à l'est des voies ferrées avec élargissement du Pont-rail existant (ouvrage commun routier/tram-train) suite au bilan de la concertation ;
- affinage de l'estimation des acquisitions foncières ;
- intégration de deux ouvrages piétons dans le Golf de Saint-Germain-en-Laye ;
- prise en compte uniquement d'une provision pour l'équipement et la réorganisation du SMR à la mise en service de la phase 2 (le SMR étant dimensionné dès la phase 1 pour l'exploitation des deux phases) ;
- intégration d'opérations induites : provisions pour reprise des accès du P+R au niveau du futur terminus TGO d'Achères Ville, provisions pour rampes d'accès PMR au niveau de la station Poissy GC pour permettre l'accès côté ouest des voies ferrées, et provisions pour protections acoustiques.

L'estimation par postes du projet est présentée dans la pièce E du présent dossier d'enquête publique.



**SOMMAIRE DE LA PARTIE 3 : DEROULEMENT ET BILAN DE LA  
CONCERTATION PREALABLE**

<b>PARTIE 3 : DEROULEMENT ET BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE .....</b>	<b>130</b>
<b>1. Le cadre général de la concertation préalable et ses objectifs .....</b>	<b>130</b>
<b>2. Déroulement de la concertation .....</b>	<b>131</b>
<b>2.1. Organisation et déroulement de la concertation relative au projet Tangentielle Ouest phase 2.....</b>	<b>131</b>
<b>2.2. Le dispositif de concertation mis en place.....</b>	<b>131</b>
2.2.1. S'informer .....	131
2.2.2. Échanger .....	133
2.2.3. Contribuer.....	133
<b>3. Bilan de la concertation .....</b>	<b>134</b>
<b>3.1. La participation.....</b>	<b>134</b>
<b>3.2. Synthèse des avis et débats.....</b>	<b>134</b>
3.2.1. La perception de la concertation .....	134
3.2.2. Un projet de transport reliant les Yvelines du nord au sud .....	134
3.2.3. Le tracé et les stations .....	135
3.2.4. L'intermodalité et l'intégration du projet Tangentielle Ouest phase 2 dans le réseau de transport existant .....	135
3.2.5. Le fonctionnement et l'offre de service du futur tram-train .....	136
<b>3.3. Les engagements du STIF suite à la concertation .....</b>	<b>136</b>
<b>3.4. La cohérence du projet avec le bilan de la concertation .....</b>	<b>137</b>

## PARTIE 3 : DEROULEMENT ET BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

L'objet de cette partie est présenter les modalités de la concertation sur le projet Tangentielle Ouest phase 2, qui s'est tenue du 15 avril au 17 mai 2013, et ses principales conclusions. Ces conclusions ont orienté la poursuite des études conduisant au projet soumis à l'enquête publique.

Le bilan complet de la concertation est consultable en Pièce J (Annexes).

### 1. LE CADRE GENERAL DE LA CONCERTATION PREALABLE ET SES OBJECTIFS

Les articles L121-8 et R121-2 du code de l'environnement font obligation pour les maîtres d'ouvrage et personnes publiques ayant l'initiative d'opérations de création de lignes ferroviaires dont le coût est supérieur à 150M€ et inférieur à 300 M€ **d'en rendre publics les objectifs et les caractéristiques essentielles**, ainsi que leur décision de saisir ou de ne pas saisir la commission nationale du débat public.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur les deux premières phases de la Tangentielle Ouest devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER (phase 1) et Achères Ville (phase 2).

Le **DOCP a fait l'objet d'une actualisation pour la phase 2** avec pour objet d'être le **support de la présentation au public** pour la phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville dans le cadre de la concertation qui a eu lieu du 15 avril au 17 mai 2013.

Il tient compte notamment :

- Du Schéma de Principe de la phase 1 entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER, approuvé par le Conseil d'Administration du STIF du 11 avril 2012 ;
- Des évolutions démographiques et urbaines intervenues entre 2006 et 2012 et des projets d'aménagement prévus au cours des 10 – 15 prochaines années dans le secteur ;
- Des grands projets de transports et d'équipements qui seront en interface avec la deuxième phase de la TGO tels que le projet Eole, la Ligne Nouvelle Paris Normandie, l'autoroute A104, le projet du grand port d'Achères, le projet de refonte de la station d'épuration Usine Seine Aval dans les Yvelines, etc.;
- Du développement universitaire sur les sites de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye (ouverture IEP) et Cergy Pontoise ;
- Des évolutions du trafic routier sur les principaux axes du secteur et des études de fréquentation des réseaux de transport collectif (comptages, enquêtes O/D...).

Le DOCP actualisé de la Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville a été approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012.

Conformément à l'article L121-8 du code de l'environnement, la concertation a été organisée à l'initiative du STIF du 15 avril au 17 mai 2013.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'informer sur le projet 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.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec les partenaires, un dispositif de dialogue avec le public adapté et cohérent avec ces objectifs.



## 2. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

### 2.1. Organisation et déroulement de la concertation relative au projet Tangentielle Ouest phase 2

La concertation s'est déroulée du 15 avril 2013 au 17 mai 2013 inclus. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, **trois réunions publiques** se sont déroulées dans les villes traversées par la phase 2 du projet :

- le mercredi 17 avril 2013 à 20 h à **Achères** ;
- le mardi 23 avril 2013 à 20 h à **Poissy** ;
- le jeudi 16 mai 2013 à 20 h à **Saint-Germain-en-Laye**.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers **différents supports** :

- une lettre d'information du projet ;
- un dépliant synthétique avec des cartes T ;
- des « panneaux-totems » installés dans plusieurs lieux publics du territoire mettant à disposition les documents d'information (dépliant et lettre d'information) ;
- un site Internet dédié au projet : [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr).

Le public a pu contribuer au projet grâce aux outils mis à sa disposition :

- un **site Internet dédié**, avec la possibilité de déposer un avis ;
- des **urnes sur des panneaux-totems** permettant de **déposer un avis** ;
- des **cartes T**, volets détachables inclus dans le dépliant et la lettre d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit.

### 2.2. Le dispositif de concertation mis en place

#### 2.2.1. S'informer

La **lettre d'information** décrit les objectifs et les caractéristiques principales du projet Tangentielle Ouest dans son ensemble, avec un focus sur la concertation de la phase 2 du projet.

Elle a été diffusée très largement sur le territoire du projet, à **42 500 exemplaires** :

- Des exemplaires ont été déposés dans l'ensemble des boîtes aux lettres des 3 villes traversées par la phase 2 de la Tangentielle Ouest (36 500 exemplaires) : Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye.
- Des exemplaires ont été mis à disposition sur les panneaux-totems dans les 9 communes du projet Tangentielle Ouest (3 700 exemplaires).
- Des exemplaires ont été distribués :
  - aux partenaires du projet (1 000 exemplaires),
  - à plusieurs entreprises du territoire (500 exemplaires),
  - lors des réunions publiques (800 exemplaires).

Le **dépliant** synthétique traite plus spécifiquement des caractéristiques de la phase 2 du projet Tangentielle Ouest et des modalités de la concertation à venir (dates des réunions publiques, modalités d'informations et de participation).

Le dépliant a été diffusé à **13 900 exemplaires** sur le territoire du projet :

- Des exemplaires ont été tractés sur les marchés d'Achères et de Poissy et dans les gares des trois villes traversées par la phase 2 c'est-à-dire Achères-Ville RER, Poissy RER et Saint-Germain-en-Laye RER (8 000 exemplaires).
- Des exemplaires ont été mis à disposition dans les 9 communes du projet via les panneaux-totems (4 100 exemplaires).
- Des exemplaires ont été distribués :
  - aux partenaires du projet (900 exemplaires),
  - à plusieurs entreprises du territoire (300 exemplaires),
  - lors des réunions publiques (600 exemplaires).

Des affiches ont été diffusées aux partenaires, aux communes, dans les réseaux de bus des communes concernées par le projet, aux entreprises ainsi que dans les gares d'Achères-Ville et de Saint-Germain-en-Laye (423 exemplaires).



Figure 105 : Affiche d'information

Des panneaux-totems mettant à disposition les documents d'information (la lettre d'information et le dépliant) ont été disposés dans des lieux publics (13 panneaux au total), avec une urne destinée à recevoir les avis pour les communes traversées par la phase 2 de la Tangentielle Ouest :

- dans les mairies ou centre administratif des 3 communes traversées par la phase 2 : Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye,
- dans les mairies des autres communes traversées par le projet Tangentielle Ouest : Mareil-Marly, l'Étang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Saint-Cyr-l'École et Versailles,
- dans les locaux du STIF, de RFF et de SNCF,
- un panneau mobile était par ailleurs présent sur les lieux des réunions publiques.

Un site Internet dédié au projet Tangentielle Ouest a été ouvert dès avril 2013 (www.tangentielleouest.fr). Il a été conçu pour offrir une information complète sur le projet Tangentielle Ouest dans son ensemble. Concernant la démarche de concertation de la phase 2, le site offre la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le DOCP, les outils d'information, la carte du projet, etc.

Le site internet du projet propose de plus une Foire Aux Questions (FAQ) permettant de répondre aux questions les plus fréquemment posées. Ces réponses, consultables en ligne lors de la concertation, le demeurent après cette période.

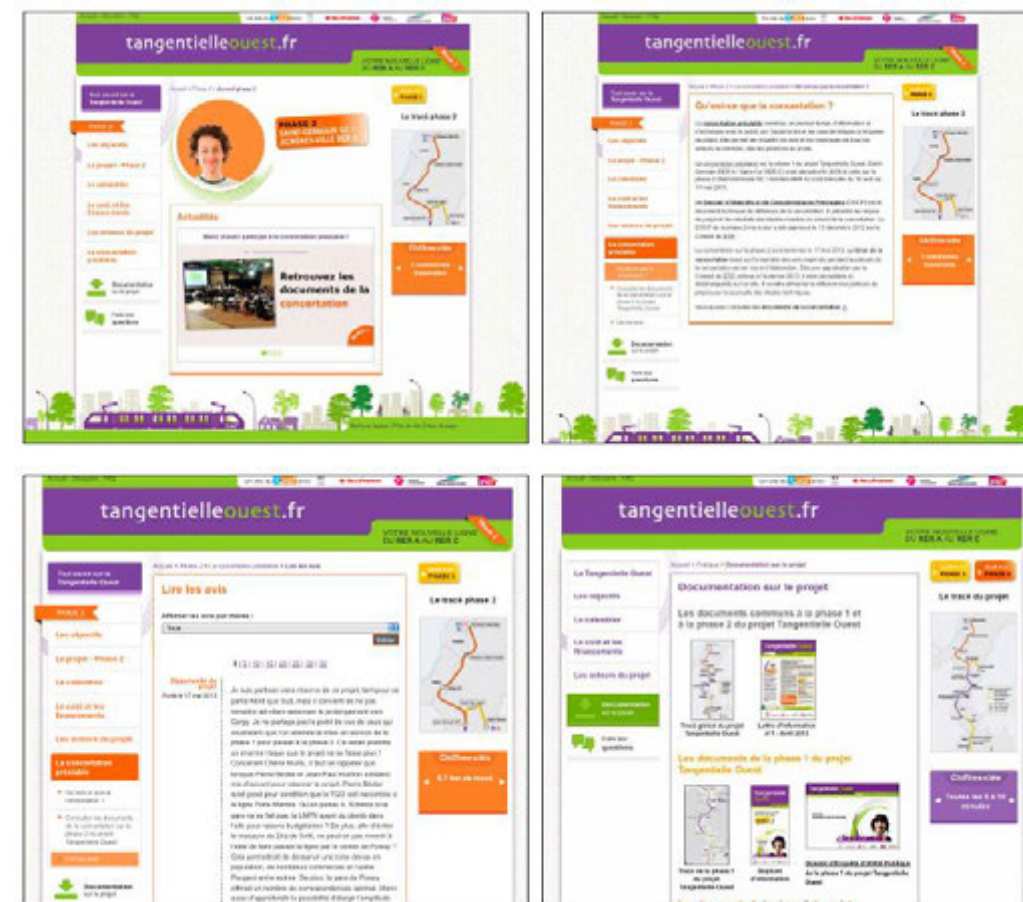


Figure 106 : Site internet : tangentielleouest.fr



Figure 104 : Panneau-totem de la concertation disposé en Mairie d'Achères



### 2.2.2. Échanger

Trois réunions publiques ont été organisées, permettant aux riverains, aux élus, aux associations et aux usagers de s'informer et d'échanger avec les porteurs de projet sur la phase 2 de la Tangentielle Ouest.



Figure 107 : Réunion publique de Poissy

Source : CG 78 - Patrick BELANGER

La **réunion publique d'Achères** a eu lieu le **17 avril 2013** en salle Boris Vian. Les échanges ont été nombreux et ont permis d'aborder les questions relatives au calendrier, à la station Achères Chêne-Feuille, à la fréquence et aux modalités d'exploitation de la Tangentielle Ouest. L'emplacement de la gare à Achères-Ville a également été évoqué lors de cette réunion. La priorité donnée à la desserte de Saint-Germain-en-Laye, bien que ce sujet relève de la phase 1 du projet, a fait l'objet d'un certain nombre d'échanges. Environ 40 personnes étaient présentes.

La **réunion publique de Poissy** s'est tenue le **23 avril 2013** au Centre de Diffusion Artistique. Lors de cette réunion ont principalement été évoqués les points suivants : la pertinence de l'antenne de Saint-Germain-en-Laye, le tracé et la desserte des quartiers de Poissy, l'insertion de la Tangentielle Ouest et de la station Poissy GC dans son environnement, notamment dans le quartier de la Bruyère. Environ 60 personnes étaient présentes.

La **réunion publique de Saint-Germain-en-Laye** s'est tenue le **16 mai 2013** en salle Jacques Tati. Parmi les principaux sujets abordés lors de cette réunion, sont à noter : l'impact du projet sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye et la localisation des compensations forestières. Des échanges ont également porté sur la sécurisation des passages à niveau et les interfaces avec les projets urbains connexes (notamment celui de Lisière Pereire consistant à créer un nouveau quartier à proximité de la gare de Saint-Germain GC). Quelques questions ont également porté sur le niveau de service et le financement du projet. Environ 60 personnes étaient présentes.

### 2.2.3. Contribuer

Le **site Internet** a constitué un outil d'information sur le projet et a également permis aux personnes intéressées de s'exprimer en leur offrant la possibilité de laisser un avis en ligne. 40 avis ont ainsi été laissés par les contributeurs ; les avis dont les contributeurs ont autorisé la publication apparaissent sur le site.

Des **cartes T** (volets détachables inclus dans les dépliants d'information et la lettre d'information) ont permis à chacun de s'exprimer sur le projet. Les cartes T comportaient un questionnaire à choix multiple ainsi qu'un espace de libre expression permettant de laisser son avis sur le projet. 466 cartes T ont été envoyées par voie postale ou remises dans les urnes. Les réponses aux questionnaires à choix multiples permettent de dégager de grandes tendances.

- 89 % des personnes ayant répondu et renseigné ce champ affirment que la Tangentielle Ouest permettra d'optimiser les correspondances avec les autres modes de transport.
- 87 % des répondants estiment que la Tangentielle Ouest permettra de réduire les temps de trajet.
- 70 % des répondants considèrent que la Tangentielle Ouest permettra de limiter l'utilisation de la voiture.
- 74 % des personnes ayant répondu affirment que la Tangentielle Ouest permettra de faciliter l'accès aux zones d'emplois.

À noter que la grande majorité des personnes ayant répondu sont des personnes en activité (68 %) qui utilisent les transports en commun très souvent (25 %), voire tous les jours (52 %).

Les **3 réunions publiques** ont permis l'expression de nombreux participants et des échanges directs avec les porteurs de projet et ont fait l'objet d'une soixantaine d'interventions.

### 3. BILAN DE LA CONCERTATION

Le chapitre ci-après présente les principaux éléments du bilan de la concertation.

#### 3.1. La participation

Au total, 564 avis ont été recueillis dont la grande majorité ont été déposés dans les urnes ou envoyés par courrier.

Moyen d'expression concerné	Nombre recueillis
Cartes T (envoyées par courrier ou déposées dans les urnes)	466
Avis envoyés par courrier	3
Avis déposés sur le site Internet	40
Avis émis en réunion publique	55
<b>TOTAL</b>	<b>564 avis</b>

Tableau 17 : Récapitulatif du nombre et du type d'avis recueillis pendant la concertation

#### 3.2. Synthèse des avis et débats

Les avis s'articulent autour de cinq sous-parties :

- **la perception de la concertation ;**
- **un projet de transport reliant les Yvelines du nord au sud ;**
- **le tracé et les stations ;**
- **l'intermodalité et l'intégration du projet Tangentielle Ouest phase 2 dans le réseau de transport existant ;**
- **le fonctionnement et l'offre de service du futur tram-train.**

Seuls les éléments principaux, ayant fait l'objet de nombreux avis sont présentés.

Le bilan complet de la concertation est présenté en annexes (Pièce J du présent dossier d'enquête publique).

#### 3.2.1. La perception de la concertation

Les modalités de la concertation ont été évoquées par un nombre restreint de participants, avec des expressions globalement positives et quelques réserves. Quelques avis expriment leur satisfaction vis-à-vis des modalités de la concertation. Quelques participants ont cependant émis des remarques ou avis plus critiques sur le dispositif de concertation, notamment sur la diffusion de l'information. D'autres participants se sont exprimés sur la finalité de la concertation et la méthode mise en œuvre.

#### 3.2.2. Un projet de transport reliant les Yvelines du nord au sud

##### L'opportunité générale du projet Tangentielle Ouest phase 2

Le **projet est fortement attendu** et jugé opportun par la majorité des personnes qui se sont exprimées.

Plusieurs avis, émanant principalement d'élus, soulignent que le projet Tangentielle Ouest est **un projet stratégique de maillage du territoire**, en cohérence avec les autres projets structurants du secteur, et qui permettra de répondre aux besoins du département des Yvelines en termes de desserte, sans passer par Paris.

Les participants, dont une proportion importante d'élus, ont confirmé la **cohérence du projet Tangentielle Ouest avec les projets de transport et de développement du territoire** : Grand Port d'Achères, Contrat de Développement Territorial (CDT) Confluence Seine-Oise, Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), prolongement du RER E (Eole), Lisière Pereire...

##### Les modalités de réalisation du projet Tangentielle Ouest phase 2

La phase 2 de la Tangentielle Ouest est un **projet attendu** par les acteurs du territoire concerné. En conséquence, sa réalisation est parfois jugée tardive au regard des besoins de transport actuels. Ses **délais de réalisation** suscitent également des questions.

Les interrogations du public et des élus quant au **phasage du projet** sont nombreuses. Les interventions et contributions portent sur le calendrier propre à chaque phase et sur la priorité accordée à chacune d'elles.

Bien que la phase 1 du projet ne constitue pas l'objet de la concertation, plusieurs contributeurs, participants, élus et associations remettent en cause l'opportunité de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye, et sa réalisation dans le cadre de la phase 1 du projet Tangentielle Ouest, avant la réalisation de la phase 2. Quelques avis soulignent au contraire l'importance de l'antenne entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER pour la pertinence globale du projet Tangentielle Ouest.

Le projet est parfois jugé onéreux, notamment par rapport à d'autres alternatives de transport et au regard du contexte économique actuel. Un certain nombre de participants s'interroge au sujet du **financement** de la phase 2 du projet, pour laquelle le budget n'a pas encore été fixé.



### 3.2.3. Le tracé et les stations

#### Les demandes de dessertes

À Poissy, des demandes de dessertes complémentaires ont été exprimées, en particulier lors de la réunion publique qui s'est tenue sur la commune : desserte du quartier Saint-Exupéry, du secteur de Poncy et de la Coudraie, du centre-ville.

Quelques avis ont porté sur une demande d'optimisation de la desserte de Saint-Germain-en-Laye vers Achères puis, à terme, vers Cergy. Certains ont notamment évoqué l'idée d'une liaison directe sans rupture de charge de Saint-Germain RER à Achères-Ville RER.

#### Les demandes de prolongements

Plusieurs interventions et avis expriment le souhait d'un prolongement jusqu'à Cergy, secteur présenté comme très dynamique en termes d'emplois et d'habitat.

Le souhait d'un prolongement jusqu'à Versailles est évoqué dans plusieurs avis, dans une moindre mesure par rapport au prolongement jusqu'à Cergy.

Plusieurs avis mettent en avant le souhait de voir se réaliser une ligne reliant directement Cergy à Versailles.

Enfin, le prolongement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines fait l'objet d'un nombre plus restreint de demandes.

#### Les stations

Les stations soumises à la concertation (Poissy Grande Ceinture, Achères Grand-Cormier et Achères-Ville) ont fait l'objet d'interventions de la part du public et des élus. Du fait de leur localisation ainsi que des fonctions et usages associés, elles ont souvent été abordées en lien avec les prolongements ou avec l'offre de stationnement prévue aux abords des gares.

Plusieurs avis évoquent l'importance de l'intégration de la ligne et de la station Poissy GC dans le tissu urbain environnant. Les intervenants évoquent plus particulièrement l'insertion au niveau du quartier de la Bruyère et la problématique du stationnement.

Des interrogations ont porté sur l'interconnexion entre les gares Poissy RER et Poissy GC. Certains participants et contributeurs se demandent pour quelle raison il n'est pas prévu de correspondance de la Tangentielle Ouest avec la gare de Poissy RER A et quelles mesures permettront d'optimiser la liaison entre ces deux stations.

Les avis sont globalement favorables à la réalisation de la station Achères-Chêne-Feuillu prévue à plus long terme, et quelques questions ont trait à son articulation avec les autres projets du territoire.

L'insertion de la station dans le quartier résidentiel du Chêne-Feuillu suscite des inquiétudes de riverains. Ceux-ci interrogent les porteurs de projet au sujet des problèmes de stationnement et des nuisances sonores qu'induirait selon eux la station Achères-Chêne-Feuillu.

Quelques avis suggèrent de faire passer la ligne Tangentielle Ouest par la gare RER d'Achères-Grand-Cormier. Cette solution est présentée comme une alternative à la réalisation d'une nouvelle station Achères-Chêne-Feuillu : pour quelques participants et contributeurs, la gare Achères-Grand-Cormier existant déjà, son utilisation limiterait les coûts et les impacts sur le cadre de vie des habitants.

La question de l'implantation de la station à Achères-Ville a suscité quelques interrogations et avis de la part d'un contributeur et d'un élu, du point de vue de l'intermodalité et d'un prolongement à plus long terme vers Cergy.

### 3.2.4. L'intermodalité et l'intégration du projet Tangentielle Ouest phase 2 dans le réseau de transport existant

#### L'articulation du projet avec les transports en commun existants et à venir

L'articulation du projet Tangentielle Ouest avec le RER A est abordée par les usagers sous différents angles : saturation actuelle du RER A, amélioration à l'horizon de la réalisation de la Tangentielle Ouest, correspondances, évolution de la ligne RER A.

La question de l'articulation du projet avec les réseaux de bus existants et à venir est posée par plusieurs usagers, notamment au sujet du devenir de certaines lignes de bus.

#### L'articulation du projet Tangentielle Ouest phase 2 avec les autres modes de transports

L'articulation du projet Tangentielle Ouest avec la voiture est peu évoquée. Les avis concernés notent principalement que le projet favorisera le report modal.

Quelques contributeurs s'expriment sur l'utilisation du vélo en lien avec le projet.

La question de la traversée des voies par le projet Tangentielle Ouest concerne les traversées piétonnes des voies ainsi que le dispositif de sécurité qui sera mis en place au droit des passages à niveau.

### 3.2.5. Le fonctionnement et l'offre de service du futur tram-train

#### Le choix du matériel roulant et les modalités d'exploitation

Lors de la concertation, quelques remarques et avis ont indirectement porté sur le **choix du mode tram-train**, notamment par rapport au bus.

Un acteur associatif craint l'utilisation de la ligne pour le **fret**, et les nuisances consécutives. À l'inverse, les autres avis demandent à ce que cette possibilité ne soit pas définitivement exclue.

#### L'offre de service de la Tangentielle Ouest à l'horizon de la phase 2

Compte tenu du trafic relativement faible de la Grande Ceinture Ouest actuelle, quelques avis demandent des éclairages sur la **fréquentation prévue** sur la Tangentielle Ouest.

Certains participants et contributeurs s'interrogent concernant la **fréquence** sur le tronçon nord de la Tangentielle Ouest, compte tenu d'une exploitation « en branches » c'est-à-dire avec un double terminus au nord (à Saint-Germain RER et Achères-Ville RER), et de la portion de voie unique située entre Achères et Poissy.

Le sujet de l'**amplitude horaire** est évoqué dans quelques interventions du public, avec notamment le souhait de pouvoir bénéficier d'une amplitude horaire plus importante, calquée sur celle du RER voire du métro parisien.

Plusieurs personnes expriment leur satisfaction ou s'interrogent sur les **gains de temps** dont ils bénéficieront grâce au projet, par rapport à leur trajet actuel. Par ailleurs, le temps de parcours est abordé dans le cadre de la traversée des passages à niveau.

Le sujet de la **tarification** est peu évoqué lors de la concertation. Les personnes qui s'expriment à ce sujet s'interrogent sur la tarification qui sera appliquée sur le tracé de la Tangentielle Ouest, en fonction des zones et des correspondances.

#### L'insertion d'une partie du tracé de la phase 2 de la Tangentielle Ouest dans des espaces naturels

Des inquiétudes concernant l'impact du projet sur des **espaces de la forêt de Saint-Germain-en-Laye** sont émises par quelques contributeurs et par quelques acteurs associatifs en réunion publique. Les avis évoquent généralement sans distinction les impacts de la phase 1 et de la phase 2 de la Tangentielle Ouest sur les espaces forestiers.

Les **mesures compensatoires**, leur localisation ainsi que leur superficie ont fait l'objet de questions et de demandes par un acteur associatif, notamment lors de la réunion publique de Saint-Germain-en-Laye.

### 3.3. Les engagements du STIF suite à la concertation

À l'issue de cette phase d'écoute et d'échanges avec le public, le Conseil du STIF a décidé, dans sa délibération du 9 octobre 2013 :

- **de confirmer la poursuite du projet**, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation, pour la réalisation des études préliminaires, l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique, sur la base des principes suivants :

**Un tracé en site propre de 9,7 km environ, en mode tram-train, avec 2 stations nouvelles (Poissy GC et Achères-Ville)**

- **d'approfondir les études visant à :**
  - Permettre l'**implantation du terminus nord (station Achères-Ville) à l'est des voies ferrées** pour faciliter la mise en œuvre d'un prolongement ultérieur vers Cergy ;
  - Prendre les **mesures conservatoires suffisantes pour réaliser une troisième station, Achères-Chêne Feuillu, à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie**, permettant d'assurer une correspondance avec la ligne Paris Saint-Lazare / Mantes.
- **de s'engager, en réponse aux observations soulevées lors de la concertation, à :**
  - Définir les principes de la **restructuration du réseau de bus** qui accompagnera la mise en service de la Tangentielle Ouest, en vue d'une desserte complémentaire efficace du territoire ;
  - Porter une attention particulière à la **limitation des impacts sur les espaces naturels**, à la qualité des **mesures compensatoires** à mettre en œuvre et au cadre de vie le long du tracé ;
  - Rechercher l'**optimisation du planning** du projet phase 2, une fois la Déclaration d'utilité publique prononcée ;
  - Poursuivre la mise en place d'un **dispositif d'information régulière du public** sur le projet, tant en phase de conception qu'en phase travaux.



### 3.4. La cohérence du projet avec le bilan de la concertation

---

Le projet présenté à l'enquête publique est cohérent avec les enseignements de la concertation et les engagements pris par le STIF :

- Le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique acte **un tracé en site propre de 9,7 km environ, en mode tram-train, avec 2 stations nouvelles (Poissy GC et Achères-Ville)**, tel qu'approuvé par le public lors de la concertation. La station Achères-Chêne-Feuillu est prévue en mesure conservatoire.
- Le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique acte l'insertion du **terminus nord à Achères à l'est des voies ferrées**, conformément aux avis émis lors de la concertation.
- Le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique prend en compte les différents points d'attention soulevés par le public quant au **cadre de vie et à la préservation des espaces naturels**. Il présente les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les atteintes à l'environnement et au cadre de vie le long du tracé.
- Le présent Dossier d'Enquête d'Utilité Publique fait part des **études complémentaires** menées par le STIF suite aux demandes émises lors de la concertation :
  - desserte du quartier Saint-Exupéry à Poissy ;
  - rebroussement en gare d'Achères-Grand-Cormier.

Ces études ont conduit à écarter les deux variantes proposées. Les raisons sont explicitées dans le présent dossier (partie 6 de l'étude d'impact).

Par ailleurs, l'avancée rapide des études conduisant à la programmation d'une enquête publique en 2014 répond à la volonté du public et des élus d'une **optimisation du planning de l'opération**.

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### 1. FIGURES

Figure 1 : Découpage par séquence de TGO phase 2 - Tronçon 1 RFN et .....	9	Figure 28 : EcoQuartier EOLES – Schéma directeur du quartier (haut) & vue sur le parc (bas).....	58
Figure 2 : Localisation de la Grande Ceinture.....	10	Figure 29 : Perspective des constructions SNI / OSICA, rue de la Bruyère.....	58
Figure 3 : Scenarii étudiés de 2008-2011 .....	12	Figure 30 : Réaménagement du secteur de la Coudraie .....	59
Figure 4 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030 .....	16	Figure 31 : Plaine de Chambourcy : hôpital, secteur commercial et cité internationale .....	59
Figure 5 : Communes et EPCI concernés par le CDT Confluence Seine Oise ..	17	Figure 32 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire - Mars 2013.....	60
Figure 6 : Projet de pôle multimodal de la Confluence relié au Grand Paris .....	17	Figure 33 : Projet Lisière Pereire .....	60
Figure 7 : Extrait des études préliminaires relatives au prolongement de la TGO à Versailles Chantiers .....	19	Figure 34 : Le projet du Bel Air à Saint-Germain-en-Laye .....	61
Figure 8 : Planning prévisionnel .....	21	Figure 35 : Le Camp des Loges.....	61
Figure 9 : Déroulement de l'enquête publique .....	25	Figure 36 : Institut d'Études Politiques d'Ile-de-France.....	61
Figure 10 : Ensemble des communes du périmètre d'étude .....	40	Figure 37 : Secteur du Grand Cormier .....	62
Figure 11 : Mode d'occupation du sol des communes concernées par la TGO (phase 1 et 2), selon la nomenclature en 24 catégories.....	42	Figure 38 : Refonte de la station d'épuration Seine-Aval.....	62
Figure 12 : Densité de population en 2008 des communes concernées par la TGO (phase 1 et 2) .....	43	Figure 39 : Projet urbain de Versailles Chantiers .....	63
Figure 13 : Densité d'emplois en 2008 sur les communes concernées par la TGO (phase 1 et 2) .....	44	Figure 40 : Projets urbains dans le périmètre d'étude à l'horizon 2030 .....	64
Figure 14 : Principaux flux intra-communes (domicile-travail et domicile-études) .....	45	Figure 41 : Tracé de l'A104.....	65
Figure 15 : Principaux flux domicile-travail.....	46	Figure 42 : Liaison RD90-RD30 .....	65
Figure 16 : Principaux flux des navettes domicile-étude .....	46	Figure 43 : Déviation de la RD 307 à Saint-Nom-la-Bretèche .....	66
Figure 17 : Principaux flux domicile – travail entre la zone d'étude et les autres départements .....	47	Figure 44 : Projets routiers structurants dans les Yvelines .....	66
Figure 18 : Principaux flux de navettes domicile – étude entre la zone d'étude et les autres départements .....	47	Figure 45 : Projet du pôle d'échange multimodal de Versailles chantiers .....	67
Figure 19 : Le réseau routier principal et trafics journaliers 2010-2011 .....	50	Figure 46 : TTME 1ère phase .....	67
Figure 20 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD190 .....	50	Figure 47 : Prolongement du RER E à l'ouest.....	69
Figure 21 : Trafics tous véhicules en JO sur la RD30 .....	51	Figure 48 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris – Zoom autour du projet TGO phases 1 et 2.....	70
Figure 22 : Trafics tous véhicules en JO sur la RN184 .....	51	Figure 49 : Réseau de transport du Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030.....	71
Figure 23 : Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude .....	53	Figure 50 : Options de passage de LNPN en Ile-de-France .....	72
Figure 24 : Diagramme de la ligne GCO et correspondance avec le réseau Saint-Lazare.....	54	Figure 51 : Localisation des projets d'infrastructures de transport à l'horizon 2030.....	72
Figure 25 : Port Seine Métropole.....	56	Figure 52 : Synthèse des besoins de liaisons .....	73
Figure 26 : ZAC Petite Arche.....	57	Figure 54 : Tangentielle Ouest-Sud .....	77
Figure 27 : ZAC Cœur de ville .....	57	Figure 53 Localisation de la Grande Ceinture .....	77
		Figure 55 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements.....	78
		Figure 56 : Tracé général de la TGO phase 1 .....	81
		Figure 57 : Scenarii étudiés entre 2008-2011 .....	83
		Figure 58 : Variante tracé ferroviaire entre Poissy et Achères.....	84



Figure 59 : Variante tracé urbain entre Poissy et Achères.....	85	Figure 83 : Fréquence offerte par tronçon.....	114
Figure 60 : Variante tracé à trois branches entre Poissy et Achères.....	87	Figure 84 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements.....	115
Figure 61 : Schéma d'exploitation du scénario en trident.....	88	Figure 85 : Séquence Saint-Germain GC – Achères Chêne-Feuillu.....	116
Figure 62 : Variantes d'implantation de la station Achères Chêne-Feuillu - Deux positions envisagées.....	90	Figure 86 : Tronçon Saint-Germain GC - Poissy GC - Tracé et synthèse des aménagements.....	116
Figure 63 : Zoom sur les variantes d'implantation de la station « Achères Chêne-Feuillu ».....	90	Figure 87 : Principe de profil en travers sur le RFN – en amont au sud du débranchement vers Saint-Germain-en-Laye RER.....	117
Figure 64 : Schéma d'organisation variante 1 - Station TGO sur le pont.....	91	Figure 88 : Principe de profil en travers sur le RFN – en aval (au nord) du débranchement vers Saint-Germain-en-Laye RER pour la traversée du golf... ..	117
Figure 65 : Schéma d'organisation variante 2 - Station TGO au niveau du sol ..	93	Figure 89 : Franchissements des voies de la Grande Ceinture dans le golf de Saint-Germain-en-Laye.....	117
Figure 66 : Tracé et stations entre Poissy GC et Achères Ville RER - Variante de tracé avec station Saint-Exupéry.....	95	Figure 90 : Barrières disposées en chicane (à gauche) et demi-barrière équilibrée (à droite).....	118
Figure 67 : Variante de tracé Saint-Exupéry : alternance de séquences RFN et urbaines.....	95	Figure 91 : Principe du saut de mouton.....	119
Figure 68 : Tracé et stations entre Poissy GC et Achères RER - Variante de tracé avec correspondance avec le groupe V à Achères Grand Cormier.....	98	Figure 92 : Principe de profil en travers sur le RFN – au nord de la station Poissy GC.....	119
Figure 69 : Plan de voies entre Poissy et Maisons-Laffitte via le secteur Achères Grand Cormier.....	98	Figure 93 : Tracé de Poissy GC à l'entrée dans le Triangle des Ambassadeurs (lieu-dit Chêne Feuillu à Achères) - Tracé et synthèse des aménagements.....	119
Figure 70 : Détail des travaux pour la variante de tracé avec correspondance avec le groupe V à Achères Grand Cormier.....	99	Figure 94 : Séquence Achères Chêne-Feuillu – Achères Ville RER.....	120
Figure 71 : Détail des impacts identifiés pour la variante de tracé avec desserte de Achères Grand-Cormier.....	99	Figure 95 : Section Achères Chêne-Feuillu - Achères Ville RER via le Triangle des Ambassadeurs - Tracé et synthèse des aménagements.....	121
Figure 72 : Gare d'Achères Ville (Source : Bouygues) & Variantes de positionnement de la station d'Achères Ville à l'ouest ou à l'est des voies ferroviaires du RER A et de la ligne L du réseau Transilien.....	101	Figure 96 : Localisation de la section de transition dans le secteur de la future station Achères Chêne-Feuillu.....	122
Figure 73 : Variante A1 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quais latéraux.....	102	Figure 97 : Transition électrique sur le projet TGO phase 2 dans le secteur de la future station Achères Chêne-Feuillu.....	122
Figure 74 : Variante A1 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, au droit de la gare d'Achères, avec quai central.....	102	Figure 98 : Transition d'exploitation sur le projet TGO phase 2 dans le secteur de la future station Achères Chêne-Feuillu.....	123
Figure 75 : Variante A2 - Station tram-train positionnée à l'Ouest, avant le carrefour.....	104	Figure 99 : Principe de profil en travers de la nouvelle plateforme à créer contigüe aux voies du RFN.....	124
Figure 76 : Schéma de représentation du scénario maximaliste du projet Port Seine Métropole (PSM).....	105	Figure 100 : Localisation du Centre de Maintenance de Versailles-Matelots....	125
Figure 77 : Variante B1 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies indépendant de celui existant.....	106	Figure 101 : Proposition de projet de Centre de Maintenance de Versailles-Matelots.....	125
Figure 78 : Variante B2 - Station tram-train positionnée à l'Est, au droit de la sortie de la gare d'Achères avec reconfiguration du passage routier existant afin de créer un seul ouvrage commun de franchissement des voies.....	107	Figure 102 : Matériel roulant de type Dualis en milieu rural (gauche) et milieu urbain (droite).....	126
Figure 79 : PN 10,2 : le plus au sud.....	111	Figure 103 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis.....	126
Figure 80 : PN 10,4 : intermédiaire.....	111	Figure 104 : Panneau-totem de la concertation disposé en Mairie d'Achères ..	132
Figure 81 : PN 10,5 : le plus au nord.....	111	Figure 105 : Affiche d'information.....	132
Figure 82 : Découpage par tronçon de TGO phase 2 - RFN et urbain.....	113	Figure 106 : Site internet : tangentielleouest.fr.....	132
		Figure 107 : Réunion publique de Poissy.....	133

## 2. TABLEAUX

---

Tableau 1 : Caractéristiques de la population dans le périmètre d'étude .....	43
Tableau 2 : Caractéristiques de l'emploi dans le périmètre d'étude.....	44
Tableau 3 : Flux routiers sur les principales voies de l'aire d'étude.....	49
Tableau 4 : Trafics moyens journaliers sur la RD190 (en 2012) .....	50
Tableau 5 : Trafics moyens journaliers sur la RD30 (2012) .....	51
Tableau 6 : Trafics moyens journaliers sur la RN184 .....	51
Tableau 7 : Offre de transport de la GCO .....	54
Tableau 8 : Analyse multicritère pour le choix d'un tracé entre Poissy GC et Achères Ville .....	89
Tableau 9 : Analyse multicritère des variantes d'implantation de la station Achères Chêne-Feuillu .....	94
Tableau 10 : Analyse multicritère de la variante desservant le quartier Saint-Exupéry à Poissy.....	97
Tableau 11 : Analyse multicritère de la variante de tracé via Achères Grand-Cormier .....	100
Tableau 12 : Analyse multicritère des variantes de positionnement du terminus d'Achères Ville.....	109
Tableau 13 : Analyse multicritère des variantes de traitement des PN .....	112
Tableau 14: Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain .....	114
Tableau 15 : Les trois passages à niveau du golf de Saint-Germain-en-Laye ..	117
Tableau 16 : Service offert aux horizons de mise en service phase 1 et phase 2 .....	127
Tableau 18 : Récapitulatif du nombre et du type d'avis recueillis pendant la concertation.....	134