

## ANNEXES

---

1. Extrait de la pièce 0 du dossier d'enquête publique complémentaire présentant l'analyse comparative des avantages et inconvénients sur l'environnement de la variante de Poissy par rapport au tracé initial
2. Délibération du Conseil du STIF du 11 février 2015 autorisant les maîtres d'ouvrage à poursuivre les études sur la variante de Poissy en vue d'organiser une enquête publique complémentaire
3. Délibération du Conseil du STIF du 7 octobre 2015 approuvant le DOCP complémentaire et les modalités de la concertation complémentaire
4. Bilan de la concertation initiale + délibération du STIF
5. Bilan de la concertation complémentaire + délibération du STIF
6. compte-rendu de la reunion avec les riverains du quartier saint-exupery du 5 janvier 2017

## 1. EXTRAIT DE LA PIÈCE 0 DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE

Cette partie reprend textuellement le paragraphe « Impacts sur l'environnement » de la pièce 0 du dossier d'enquête publique complémentaire du Tram 13 express Phase 2 de manière à bien appréhender les conclusions sur l'enjeu environnement présenté en Partie 10 : avantages et inconvénients du projet de la variante par rapport au projet initial du présent dossier.

### 1.1. Introduction

Cette partie présente une **synthèse de la différence des impacts environnementaux les plus significatifs entre le tracé initial et le tracé alternatif en phase travaux et en phase exploitation.**

L'environnement est traité par la suite, comme dans l'étude d'impact, c'est-à-dire au sens large du terme, en abordant les thématiques suivantes :

- Milieu physique (relief, géologie, hydrologie, etc.) ;
- Milieu Naturel (faune, flore, habitats naturels et corridor écologique) ;
- Cadre socio-économique et organisation urbaine (population, emploi, projets urbains) ;
- Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques ;
- Paysage ;
- Organisation des déplacements et offre de transport ;
- Santé publique.

Le détail par thématique des impacts sur l'environnement et notamment des mesures apportées pour les éviter, réduire ou compenser est apporté de manière plus précise dans les parties 4 « analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et mesures pour éviter et réduire les effets négatifs » de la pièce F des dossiers d'étude d'impact initial et complémentaire du dossier d'enquête publique.

Cette partie s'attache également, en plus de mettre en avant les différences d'impact, à évaluer les avantages et inconvénients de chaque tracé par rapport à l'environnement, à savoir :

- Le tracé ayant un impact négatif moindre ;
- Le tracé ayant un impact négatif supérieur.

L'analyse de ces impacts se fait au regard des résultats des études d'impacts présentées dans les parties 4 « analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et mesures pour éviter et réduire les effets négatifs » de la pièce F des dossiers d'enquête publique initial et complémentaire.

Pour l'analyse, les impacts inhérents à chaque tracé sont envisagés.

Pour la comparaison des impacts les hypothèses suivantes sont posées :

- les milieux naturels susceptibles d'être impactés par les deux tracés sont les mêmes (le secteur de la forêt concerné par le projet est le même quel que soit le tracé identifié) ;
- le milieu urbain de Poissy est plus sensible à certains effets négatifs (nuisances en phase travaux notamment) mais également plus sensible à certains effets positifs du projet (desserte de populations, report de trafic). C'est donc la quantification positive ou négative des impacts d'un tracé par rapport à l'autre qui est l'élément déterminant pour l'analyse (superficie de l'impact supérieure, nombre d'usagers ou de riverains concernés par la desserte du Tram 13 express, nombre d'espèces de faune/flore impactées).

L'évaluation se fait en fonction du tracé le plus favorable pour l'environnement de la manière suivante :

Différents cas rencontrés	Tracé 1	Tracé 2	Tracé le plus favorable pour l'environnement (exemple)
Les deux tracés ont un impact similaire	Impact similaire		Tracés équivalents
Les tracés ont des impacts différents	Impact positif	Impact négatif	Tracé 1
	Impact négatif	Peu d'impact	Tracé 2
	Peu d'impact	Impact positif	Tracé 2
L'un des tracés a un impact négatif plus fort	Impact négatif moins fort	Impact négatif plus fort	Tracé 1
L'un des tracés a un impact positif plus fort	Impact positif moins fort	Impact positif plus fort	Tracé 2

A noter que les impacts de chaque tracé sont évalués d'abord sur la phase travaux (impacts plutôt temporaires) puis sur la phase exploitation (impacts plutôt permanents). Pour la synthèse de cette partie et pour chacune de ces phases, **le tracé le plus favorable pour l'environnement est donc considéré comme le tracé présentant le plus d'avantages et de fait le moins d'inconvénients pour l'environnement.**

## 1.2. Analyse comparative des impacts sur l'environnement durant la phase travaux

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Milieu physique</b>			
<b>Climatologie</b>	Travaux	Peu d'impact sur cette thématique. On ne note pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Relief</b>	Travaux	<p style="text-align: center;">Peu d'impact sur cette thématique (tracé essentiellement inséré sur des emprises existantes). On ne note pas de modification substantielle entre les deux tracés. Néanmoins on note que le tracé urbain implique davantage de mouvements de terre qui vont engendrer ponctuellement une modification de la topographie au niveau des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture au sud et au nord de Poissy.</p> <p style="text-align: center;">Des investigations géotechniques et de pollution des sols ont été engagées fin 2016, et seront approfondies dans les phases ultérieures du projet. Dans la mesure du possible les déblais seront réutilisés dans les secteurs du projet nécessitant des remblais. Les terres polluées seront acheminées vers les filières adaptées.</p>	
<b>Géologie – Géomorphologie – Géotechnique</b>	Travaux	Du fait de la nature du projet, seules les couches géologiques superficielles seront impactées. Les effets sur la structure du sous-sol sont ponctuels et limités. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Hydrologie - Hydrogéologie</b>	Travaux	<p style="text-align: center;">Les impacts sur cette thématique sont similaires pour les deux tracés, à savoir : la modification temporaire des conditions d'écoulement de l'eau par l'organisation du chantier ; des eaux de ruissellement chargées en matières en suspension, etc. La phase chantier peut ainsi induire une dégradation accidentelle des conditions écologiques des milieux naturels.</p> <p style="text-align: center;">Pour les deux tracés des mesures d'évitement et de réduction des impacts sont prévus, et comprennent notamment : la réalisation de dispositifs d'assainissement et de rétention provisoires et définitifs ; des mesures de précaution d'usage des substances polluantes, ...</p> <p style="text-align: center;">Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.</p>	
<b>Risques naturels</b>	Travaux	<p>Pas de modification substantielle au droit du tracé par rapport à l'état initial. Toutefois, il est à noter la présence d'un ouvrage existant de franchissement de carrières souterraines sous la Grande Ceinture dont la stabilité doit être vérifiée.</p> <p>Le tracé se situe dans des zones de retraits-gonflement des argiles</p>	<p>La rampe de la zone de débranchement au sud de Poissy nécessite de créer une plateforme parallèle à la Grande Ceinture sur environ 600 m. Cette plateforme nouvelle franchira des anciennes carrières souterraines et nécessitera la mise en place d'un ouvrage de franchissement afin de maîtriser le risque.</p> <p>Le tracé se situe dans la vallée de la Seine, dans une zone de sensibilité moyenne à très forte (dite de « nappe sub-affleurante ») à l'aléa de remontée de nappe.</p> <p>Des investigations géotechniques ont été engagées fin 2016, et seront approfondies dans les phases ultérieures du projet. Des piézomètres seront installés sur l'ensemble du tracé afin d'analyser la présence et le comportement des nappes souterraines. Ces analyses alimenteront les études de conception du projet dans ses ultérieures.</p>

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Milieu naturel</b>			
<b>Habitats naturels Faune et Flore Corridors écologiques</b>	Travaux	<p>Les impacts du tracé initial concernent la suppression de surface d'habitat naturel, l'introduction potentielle d'espèces invasives, la destruction d'individus (faune ou flore), le dérangement des espèces ou encore la perte de biotope de reproduction d'espèces protégées.</p> <p>Au nord du tracé, entre le chêne feuillu et Achères-Ville RER le projet prévoit l'insertion d'une plateforme tramway nouvelle parallèle aux voies ferrées existantes de la ligne Paris – Cergy. Ces travaux nécessitent l'acquisition d'emprises dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye (défrichement au sens du code forestier) estimée à 5,2ha<sup>11</sup>. Les études ultérieures viseront à approfondir l'insertion du projet de manière à réduire au maximum les impacts.</p>	<p>Les impacts du tracé urbain sont de même nature que pour le tracé initial mais de manière plus prononcée. La mise en place des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture actuelle au sud et au nord de Poissy, non existants dans le tracé initial, donnent lieu à l'élargissement des emprises de la GC et l'insertion de rampes importantes. Ces travaux nécessitent des emprises supplémentaires dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye estimées à environ 1,7 ha.</p> <p>La portion du tracé entre le chêne feuillu et Achères-Ville RER n'ayant pas évolué, le tracé urbain nécessite également l'acquisition et donc l'impact de 5,2 ha de terrains forestiers du tracé initial.</p> <p>Au total la surface concernée par le défrichement (au sens du code forestier) est ainsi estimée à environ 7 ha dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Les études ultérieures viseront à approfondir l'insertion du projet de manière à réduire au maximum les impacts.</p> <p>L'insertion du projet dans Poissy nécessite également l'abattage d'alignements d'arbres sur les diverses rues traversées à Poissy. Au regard des arbres existants, environ deux tiers pourront être conservés ou replantés le long du tracé.</p>
<b>Milieu humain</b>			
<b>Documents réglementaires et de planification urbaine</b>	Travaux	<p>Le projet permet de mettre en œuvre les objectifs fixés par le SDRIF et le PDUIF et est compatible avec l'ensemble des documents de planification urbaine régissant le territoire hormis les PLU des communes concernées.</p> <p>La commune de Saint-Germain-en-Laye est concernée par la levée de 5,2ha d'Espaces Boisés Classés (EBC) sans que cela remette en cause l'économie générale de ce document de planification urbaine.</p> <p>La levée d'EBC représente une suppression de 0,15% de la surface totale des EBC de la commune (La commune étant couverte par 3459 hectares d'EBC avant mise en compatibilité avec le projet).</p> <p>Concernant Poissy et Achères, les PLU ne sont pas strictement incompatibles avec le projet du Tram 13 express. Cependant, pour permettre explicitement la réalisation des travaux, les articles 1 et 2 des zonages traversés (UCA et UPa pour Poissy et UW et UY pour Achères) sont modifiés.</p>	<p>Le projet permet de mettre en œuvre les objectifs fixés par le SDRIF et le PDUIF et est compatible avec l'ensemble des documents de planification urbaine régissant le territoire hormis les PLU des communes concernées.</p> <p>Compte tenu des besoins d'emprises forestières supplémentaires au niveau des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture au sud et au nord de Poissy, la commune de Saint-Germain-en-Laye est concernée par la levée de 6,9 ha d'Espaces Boisés Classés (EBC) sans que cela remette en cause l'économie générale de ce document de planification urbaine.</p> <p>La levée d'EBC représente une suppression d'environ 0,20% de la surface totale des EBC de la commune (La commune étant couverte par 3459 hectares d'EBC avant mise en compatibilité avec le projet).</p> <p>Concernant Poissy et Achères, les impacts sont identiques au tracé initial.</p>
<b>Développement urbain des territoires</b>	Travaux	<p>Eventuelle interaction du projet avec les chantiers prévus pour les projets urbains et d'infrastructures aux abords immédiats du Tram 13 express : risque faible au regard du faible nombre de projets situés le long du tracé et que la plupart de ces opérations seront déjà achevées.</p>	<p>Eventuelle interaction du projet avec les chantiers prévus pour les projets urbains aux abords immédiats du Tram 13 express : risque moyen, en particulier avec les projets à Poissy du prolongement du boulevard de l'Europe, la ZAC Rouget de Lisle et le pôle de Poissy. Une coordination avec les porteurs des projets connexes sera assurée durant les diverses étapes du projet Tram 13 express en vue de réduire au maximum les interactions entre chantiers, et le cas échéant définir un phasage optimal des travaux.</p>

<sup>11</sup> Dans le dossier initial, cet impact été évalué à 5,8 ha mais a été corrigé suite à une reprise des plans parcellaires

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Cadre socioéconomique et organisation urbaine</b>	Travaux	<p>La phase travaux aura un impact négatif vis-à-vis des riverains (bruit, odeurs, vibrations, qualité de l'air, sécurité, accès riverains) mais aura un impact positif de création / maintien d'emplois dans les entreprises de BTP.</p> <p>Les travaux créeront peu de perturbations pour les accès aux commerces et activités (Achères principalement) situés à proximité du chantier. Tout au long de la phase travaux un dispositif d'information continue est mise en place, et des itinéraires de déviation seront prévus en cas de besoin.</p>	<p>Le tracé urbain par Poissy aura pour conséquence d'augmenter le nombre de personnes impactées par les nuisances des travaux (bruit, odeurs, vibrations, qualité de l'air, sécurité, accès riverains), mais aura un impact d'autant plus positif de création / maintien d'emplois dans les entreprises de BTP au regard du volume de travaux plus conséquent.</p> <p>Les accès aux commerces et activités présents sur la RD190 (avenue de Versailles et boulevard Gambetta) et le boulevard de l'Europe (pôle tertiaire PSA) seront plus contraints, mais leur maintien sera assuré pendant la phase travaux. Tout au long de la phase travaux un dispositif d'information continue sera mis en place, et des itinéraires de déviation seront prévus en cas de besoin.</p>
<b>Occupation du sol, foncier et bâti</b>	Travaux	L'insertion du projet se fait essentiellement sur les emprises existantes de la Grande Ceinture et sur des emprises publiques (milieu urbain et forestier), sans impacter du bâti. Dans la mesure du possible les emprises chantier (occupation temporaire) sont également privilégiées sur des terrains publics.	L'insertion du projet dans Poissy nécessitera des acquisitions foncières et bâties, notamment le long du boulevard Gambetta (RD190) et de la rue Adrienne Bolland (au niveau du Clos Saint-Germain). Une concertation continue sera mise en place avec les riverains concernés au cours des diverses étapes du projet. Les études ultérieures viseront à approfondir l'insertion du projet de manière à réduire au maximum les impacts. Dans la mesure du possible, les emprises chantier (occupation temporaire) sur terrains publics seront privilégiées.
<b>Principaux équipements publics</b>	Travaux	Les travaux engendreront des difficultés d'accès aux équipements ainsi que des nuisances (bruit notamment).	Les travaux engendreront des difficultés d'accès aux équipements ainsi que des nuisances (bruit notamment) qui seront accrues par la localisation du tracé dans Poissy.
<b>Réseaux</b>	Travaux	L'insertion du projet se faisant essentiellement sur les emprises existantes de la Grande Ceinture, les impacts vis-à-vis les réseaux concessionnaires sont faibles et ponctuels. Ils concerneront principalement le secteur urbain à Achères-Ville RER.	L'insertion du projet à Poissy implique des impacts importants sur les réseaux concessionnaires, en particulier les réseaux GRTgaz et l'assainissement. La concertation avec les concessionnaires a été entamée dès la phase des études préalables et sera poursuivie tout au long du projet. Les études de déviation et de protection des réseaux concessionnaires seront menées parallèlement aux études du projet. Préalablement aux travaux du Tram 13 express, les concessionnaires réaliseront les travaux de déviation des réseaux.
<b>Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques</b>			
<b>Patrimoine historique et culturel</b>	Travaux	Peu de visibilité du projet depuis les monuments historiques pour les deux tracés. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés. En effet, malgré l'insertion du tramway en urbain pour le tracé alternatif, les impacts visuels sont limités. Un travail de concertation avec l'architecte des bâtiments de France a toutefois été engagé.	
<b>Sites archéologiques</b>	Travaux	Le Service Régional de l'Archéologie (SRA) a répondu à la saisine du STIF par un courrier précisant (pour les deux tracés) que le projet n'était pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique. Néanmoins, le STIF doit tenir informé le SRA de toute découverte fortuite.	
<b>Tourisme</b>	Travaux	Les deux tracés ne se situent pas à proximité directe de sites touristiques majeurs. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
		<b>Paysage</b>	
<b>Paysage</b>	Travaux	La phase travaux génère une perspective paysagère peu valorisante, mais dans l'ensemble reste concentrée dans des zones peu visibles par la population (emprises de la Grande Ceinture, milieu forestier).	<p>La phase travaux génère une perspective paysagère peu valorisante, impactant particulièrement l'ensemble des axes urbains concernés à Poissy.</p> <p>Outre la bonne organisation et gestion du chantier qui en limitent l'aspect confus (remise en état du chantier, organisation du trafic, etc.), des mesures transitoires peuvent être mises en œuvre comme la mise en place de palissades de qualité pouvant figurer le chantier ou la future occupation ou l'historique du site. De plus, ce type de clôture peut réserver des baies visuelles par lesquelles les riverains peuvent suivre l'évolution du chantier, ce qui est toujours appréciable. Ces mesures de bonne tenue du chantier seront intégrées dans le Dossier de Consultation des Entreprises.</p>
		<b>Organisation des déplacements et offre de transport</b>	
<b>Déplacements des usagers du réseau viaire</b>	Travaux	Les travaux provoqueront des effets sur les conditions de circulation : restriction de circulation, déviation de certains axes, diminution des emprises disponibles et cohabitation sur des espaces réduits des voitures, piétons et engins de travaux (rue de la Bruyère, boulevard des Roses, RD 308, avenue de Conflans et rue Camille Jenatzy). Les impacts seront relativement faibles compte d'une insertion du projet essentiellement sur les emprises existantes de la Grande Ceinture et en milieu forestier.	<p>Les travaux provoqueront des impacts plus importants sur les conditions de circulation : restriction de circulation, déviation de certains axes, diminution des emprises disponibles et cohabitation sur des espaces réduits des voitures, piétons et engins de travaux. Les impacts seront marqués à Poissy sur les axes fortement circulés directement concernés par les travaux (RD190, place de l'Europe), ainsi que les principaux axes transversaux et parallèles du fait des reports de trafic (boulevards Devaux et Maréchal Foch, avenue du Cep, etc).</p> <p>En vue de réduire ces impacts, un phasage optimal des travaux sera défini, et des solutions de déviation de trafic seront définies en concertation avec l'ensemble des gestionnaires de voirie.</p>
<b>Transport en Commun</b> <b>Parcs relais et pôles d'échanges</b>	Travaux	La phase travaux peut entraîner une perturbation temporaire des transports en commun et notamment pour les réseaux de bus de Poissy et d'Achères, ainsi que les circulations ferroviaires sur la ligne Paris-Cergy (travaux d'élargissement du pont rail à Achères-Ville RER). Le cas échéant des mesures seront mises en place pour limiter les impacts (déviation d'itinéraires bus, ralentissement ou interruptions temporaires de circulation ferroviaire avec mise en place de transports de substitution).	Les impacts travaux du tracé urbain sont globalement similaires au tracé initial, mais plus conséquents à Poissy compte tenu des travaux réalisés sur voirie et des impacts induits sur la circulation des bus (RD190, mais également le centre-ville compte tenu des impacts de déviation de trafic). Les impacts sur les circulations ferroviaires (travaux à proximité des voies de la ligne Paris – Le Havre ; élargissement du pont rail à Achères-Ville RER) seront évités au maximum. Le cas échéant des mesures seront mises en place pour limiter les impacts (déviation d'itinéraires bus, ralentissements ou interruptions temporaires de circulation ferroviaire avec mise en place de transports de substitution).
<b>Modes actifs</b>	Travaux	Le projet impacte peu les itinéraires piétons et cyclables existants et concerne principalement les chemins forestiers, les passages à niveau de la Grande Ceinture, et enfin les cheminements piétons et cyclables à Achères-Ville RER.  En phase travaux les cheminements seront maintenus et le cas échéant temporairement modifiés ou déviés avec une signalisation adaptée.	<p>En plus des impacts temporaires sur les chemins forestiers, les passages à niveau de la Grande Ceinture, et les cheminements piétons et cyclables à Achères-Ville RER, le tracé urbain impacte un plus grand nombre de personnes compte tenu des travaux réalisés sur des axes urbains très fréquentés à Poissy et de la durée des travaux.</p> <p>Dans les phases ultérieures un phasage optimal des travaux sera défini en concertation avec les gestionnaires de voirie. Les cheminements seront maintenus et le cas échéant temporairement modifiés ou déviés avec une signalisation adaptée.</p>
<b>Stationnements</b>	Travaux	Le projet impacte les stationnements publics existants au niveau de l'ancienne gare Poissy GC ainsi qu'un certain nombre de places de stationnement dans le secteur de la gare d'Achères-Ville RER.	Les impacts du tracé initial restent valables pour le tracé urbain, mais sont fortement accentués à Poissy sur l'ensemble des rues traversées par le projet. Dans les phases ultérieures un phasage optimal des travaux sera défini en concertation avec les gestionnaires de voirie en vue de limiter la gêne occasionnée.

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Santé publique</b>			
<b>Qualité de l'air</b>	Travaux	La phase travaux du tracé initial entraîne des mouvements de terres (déblais/remblais) et des destructions de voies ferrées et de voirie.	La phase travaux du tracé urbain entraîne davantage de mouvements de terres (déblais/remblais) et de destructions de voie ferrées, de voirie, et de bâti.
<b>Ambiance sonore, vibrations et électromagnétisme</b>	Travaux	La phase travaux engendrera des nuisances sonores en particulier pendant les phases de dégagement des emprises et des travaux de génie civil.	La phase travaux engendrera des nuisances sonores en particulier pendant les phases de dégagement des emprises et des travaux de génie civil qui concerneront davantage de personnes, en particulier en milieu urbain à Poissy.
<b>Sécurité publique</b>	Travaux	Différents types de risques pour la sécurité publique : la circulation des engins, les risques de chute et les risques d'éboulement. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	

**En phase travaux**, le tracé initial est plus favorable que le tracé alternatif pour l'environnement, avec 15 thématiques en faveur du tracé initial sur les 23 thématiques étudiées (les deux tracés étant équivalents pour les 8 autres thématiques). Ce résultat s'explique d'une part, par la situation urbaine du tracé alternatif par Poissy, qui implique une densité de population plus importante, et donc de plus grandes perturbations potentielles durant les travaux et d'autre part, par son impact lié au défrichement sur le secteur forestier au niveau de la zone de transition.

## 1.3. Analyse comparative des impacts sur l'environnement durant la phase d'exploitation

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Milieu physique</b>			
<b>Climatologie</b>	Exploitation	Peu d'impact sur cette thématique. On ne note pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Relief</b>	Exploitation	Pas d'impact sur le relief en phase exploitation. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Géologie – Géomorphologie – Géotechnique</b>	Exploitation	Du fait de la nature du projet, seules les couches géologiques superficielles seront impactées. Les effets sur la structure du sous-sol sont ponctuels et limités. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Hydrologie - Hydrogéologie</b>	Exploitation	<p>Peu d'impact sur cette thématique. On ne note pas de modification substantielle entre les deux tracés qui s'insèrent essentiellement sur des emprises existantes de la Grande Ceinture ou des voiries urbaines des communes traversées.</p> <p>La gestion des eaux pluviales sera approfondie dans les phases d'études ultérieures en vue de préciser les solutions d'assainissement adéquates en conformité avec la réglementation en vigueur.</p>	
<b>Risques naturels</b>	Exploitation	Peu d'impact sur cette thématique. On ne note pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Milieu naturel</b>			
<b>Habitats naturels Faune et Flore Corridors écologiques</b>	Exploitation	<p>Des mesures de compensation seront mises en place sur le long-terme (une trentaine d'années). Pour cela, la co-maîtrise d'ouvrage s'engage à sécuriser des parcelles (par acquisition / conventionnement) visant à la création, à la restauration, et/ ou à la réhabilitation de milieux favorables, permettant de compenser la dette environnementale.</p> <p>Toutes les durées et modalités de compensation devront être définies en accord avec les services de l'Etat.</p> <p>Une compensation sera mise en place pour compenser l'impact défrichement, mais aussi, de manière distincte, l'atteinte aux espèces protégées impactées par le projet. Par ailleurs, la forêt de Saint-Germain-en-Laye étant une forêt domaniale de l'Etat, d'autres parcelles devront être restituées à l'Etat par le maître d'ouvrage, au titre de la compensation foncière.</p> <p>Les mesures de compensation environnementale mises en place par le maître d'ouvrage concerneront au total plusieurs dizaines d'hectares. Le volume de compensation sera proportionnel à l'ampleur de l'impact. Ainsi la compensation sera un peu plus forte pour le tracé urbain que pour le tracé initial.</p> <p>Certaines parcelles ont déjà fait l'objet d'une acquisition foncière (le Bois de la Duchesse, au titre de la compensation foncière du tracé initial).</p> <p>Une recherche active est en cours pour trouver des terrains de compensation forestière et écologique.</p> <p>Des précisions sont apportées dans le dossier dans la partie milieu naturel de l'étude d'impact (partie 4A paragraphe 5 et partie 4B paragraphe 3, « Milieu naturel »).</p>	



Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
		<b>Milieu humain</b>	
<b>Documents réglementaires et de planification urbaine</b>	Exploitation	Une fois les travaux réalisés, les secteurs concernés par la levée d'EBC qui ne concernent pas la plateforme du tramway pourront être reclassés en EBC dans le PLU de la forêt de Saint Germain.	
<b>Développement urbain des territoires</b>	Exploitation	<p>Le projet du Tram 13 express accompagne directement le développement urbain des territoires et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le projet d'aménagement de Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye : 350 logements, 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un EPHAD (soit environ + 480 emplois et + 1100 habitants)</li> <li>- la ZAC Petite Arche à Achères : 4 hectares de parc, 88 logements, 110 000 m<sup>2</sup> de bureaux/activités (soit environ +3200 emplois et + 780 habitants)</li> </ul>	<p>Le projet du Tram 13 express accompagne directement le développement urbain des territoires et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le projet d'aménagement de Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye : 350 logements, 20 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un EPHAD (soit environ + 480 emplois et + 1100 habitants)</li> <li>- la ZAC Petite Arche à Achères : 4 hectares de parc, 88 logements, 110 000 m<sup>2</sup> de bureaux/activités (soit environ +3200 emplois et + 780 habitants)</li> <li>- La ZAC Rouget de Lisle : 2000 logements, un centre scolaire de 16 classes, une crèche, 4500 m<sup>2</sup> de commerces et de services, un parc de 1,6 hectares (soit environ +5000 habitants ainsi que des emplois supplémentaires)</li> </ul>
<b>Cadre socioéconomique et organisation urbaine</b>	Exploitation	<p>Le projet s'insère essentiellement hors voirie urbaine, et ne contribue donc pas particulièrement à l'amélioration des cheminements pour les modes actifs.</p> <p>La desserte en transport collectif sera améliorée entre Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, mais se limite à 2 stations assurant une desserte en périphérie des villes de Poissy et d'Achères.</p>	<p>Le projet prévoit le réaménagement intégral des espaces publics des rues traversées par le Tram 13 express dans l'objectif de faciliter les cheminements pour les modes actifs (trottoirs élargis et accessibles, itinéraires cyclables) et les transports collectifs. Il contribue ainsi à l'amélioration des conditions de déplacement et à la valorisation des tissus urbains à Poissy principalement, ainsi qu'à Achères-Ville.</p> <p>La desserte en transport collectif sera améliorée entre Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, et les 4 stations, dont 3 à Poissy, permettront d'assurer une desserte plus fine du territoire. Cette amélioration de la desserte bénéficiera au pôle gare (intermodalité renforcée) et aux pôles d'activités (PSA Peugeot Citroën, commerces de Poissy, etc.) dans le cadre du développement économique de la zone d'étude. Elle permettra par ailleurs d'assurer une meilleure desserte des quartiers résidentiels (La Bruyère, Saint-Exupéry) et d'accompagner le renouvellement urbain dans le secteur de la ZAC Rouget de Lisle.</p>
<b>Occupation du sol, foncier et bâti</b>	Exploitation	L'insertion du projet se fait essentiellement sur les emprises existantes de la Grande Ceinture et sur des emprises publiques (milieu urbain et forestier), sans impacter du bâti. Dans la mesure du possible les emprises chantier (occupation temporaire) sont également privilégiées sur des terrains publics.	L'insertion du projet dans Poissy nécessitera des acquisitions foncières et bâties, notamment le long du boulevard Gambetta (RD190) et de la rue Adrienne Bolland (au niveau du Clos Saint-Germain). Une concertation continue sera mise en place avec les riverains concernés au cours des diverses étapes du projet. Les études ultérieures viseront à approfondir l'insertion du projet de manière à réduire au maximum les impacts. Dans la mesure du possible, les emprises chantier (occupation temporaire) sur terrains publics seront privilégiées.
<b>Principaux équipements publics</b>	Exploitation	A l'inverse des travaux, la phase exploitation permettra une meilleure desserte des équipements les plus proches.	A l'inverse des travaux, la phase exploitation permettra une meilleure desserte des équipements qui sera d'ailleurs accrue par rapport au tracé initial de par le caractère urbain du tracé alternatif.
<b>Réseaux</b>	Exploitation	Le projet Tram 13 express phase 2, recoupe des réseaux souterrains dont certains font l'objet de servitudes d'utilité publique. La surcharge générée par l'infrastructure et le passage de tram-train est susceptible d'endommager les réseaux souterrains s'ils ne sont pas déviés. Ces effets seront déterminés au cas par cas avec les concessionnaires. Les réseaux concernés par le projet seront déviés préalablement en phase travaux, refaits à neuf et mis en conformité pour éviter tout impact supplémentaire en phase exploitation. Ces travaux permettront également le libre passage et l'accès réservé pour permettre la pose, l'entretien et la surveillance des installations lorsque le type de réseau le nécessite. Une fois les travaux de réseaux effectués, Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques</b>			
<b>Patrimoine historique et culturel</b>	Exploitation	Pas d'impact supplémentaire en phase exploitation. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Sites archéologiques</b>	Exploitation	Pas d'impact supplémentaire en phase exploitation. Il n'y a pas de modification substantielle entre les deux tracés.	
<b>Tourisme</b>	Exploitation	Le tracé permettra de relier les territoires de Poissy et Achères à des sites touristiques d'intérêt majeur, comme le château de Versailles et le château de Saint-Germain-en-Laye.	
<b>Paysage</b>			
<b>Paysage</b>	Exploitation	L'insertion du projet se fait essentiellement sur les emprises existantes de la Grande Ceinture, et contribue ainsi peu au développement et au réaménagement des espaces publics et paysagers des villes desservies. La plateforme du tram-train sera essentiellement de type ballast, sauf à l'arrivée à Achères où le tram-train s'insère sur voirie.	Au sud (Saint-Germain-en-Laye) et au nord (Saint-Germain-en-Laye et Achères) du tracé les impacts du projet sont identiques au tracé initial.  L'insertion du projet dans Poissy contribue largement au développement et réaménagement des espaces publics et paysagers. Le long du tracé à Poissy les rues seront entièrement réaménagées avec des espaces plus confortables pour l'ensemble des usagers de la rue, et un mobilier urbain renouvelé et modernisé. En fonction des contraintes d'emprises le projet vise à conserver ou à replanter au maximum les arbres existants, la plateforme du tramway pourra également être végétalisée en grande partie. Les divers aménagements bâtis (sous-stations électriques, centre de maintenance urbain) du projet feront l'objet d'un soin particulier en vue d'assurer une insertion paysagère et urbaine de qualité.
<b>Organisation des déplacements et offre de transport</b>			
<b>Déplacements des usagers du réseau viaire</b>	Exploitation	Le projet impactant peu le réseau viaire des villes traversées, il a un effet marginal sur l'amélioration de la qualité du réseau viaire.  Le projet propose toutefois une alternative à la voiture, et entraîne de fait une amélioration des conditions de déplacement par la diminution induite du nombre d'usagers de la route (report des usagers vers le Tram 13 express et les autres moyens de transports en commun via les interconnexions du projet avec le RER A et la ligne SNCF Transilien L.	Le projet pourra engendrer des difficultés de circulations qui se mêlent toutefois aux conditions déjà difficiles de circulation sans le Tram 13 express, notamment sur la place de l'Europe (croisement entre le boulevard de l'Europe, la RD 190 et la RD 308).  Les études de trafic et les nombreux échanges avec les acteurs du territoire, ont permis de retenir le scénario d'aménagement le plus favorable au maintien de la circulation dans des conditions proches du scénario « fil de l'eau » (sans projet). L'objectif étant de ne pas dégrader le fonctionnement du réseau viaire à l'horizon de référence (2025).  Le projet contribue par ailleurs à apaiser la circulation à Poissy par l'aménagement de zones 30 qui permettront ainsi d'améliorer les conditions de sécurité routière et de cheminement des modes actifs.  Enfin, plus largement, le projet propose une alternative à la voiture, et entraîne de fait une amélioration des conditions de déplacement par la diminution induite du nombre d'usagers de la route (report des usagers vers le Tram 13 express et les autres moyens de transports en commun via les interconnexions du projet avec le RER A et les lignes SNCF Transilien J (qui sera remplacée à terme par le RER E) et L.

Thèmes	Phase de projet	Tracé initial	Tracé urbain par Poissy
<b>Transport en Commun</b> <b>Parcs relais et pôles d'échanges</b>	Exploitation	<p>Le projet permet le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux, améliorer le maillage du réseau de transports en commun, faciliter les déplacements vers les pôles d'activités.</p> <p>Il correspond à une alternative à l'utilisation de la voiture particulière et permet un gain de temps pour les utilisateurs actuels des transports collectifs ainsi qu'une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite.</p> <p>Le projet dans sa configuration actuelle (présenté à l'enquête publique entre juin et juillet 2014) ne permet pas une correspondance optimale avec les autres lignes ferroviaires existantes ou en projet (prolongement du RER E) de Poissy. La réalisation de la gare d'Achères Chêne Feuillu et l'aménagement d'une correspondance avec le RER E est conditionnée à la mise en service préalable du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) dont le calendrier n'est pas encore stabilisé.</p>	<p>On note globalement les mêmes effets positifs que pour le tracé initial mais d'une manière bien plus prononcée. En effet, la localisation du tracé en milieu urbain de Poissy aura pour conséquence d'augmenter fortement le nombre de personnes bénéficiant des améliorations du réseau de transport en commun.</p> <p>Le projet permet en particulier d'assurer les correspondances avec le pôle de Poissy RER (RER A, futur RER E, de nombreuses lignes de bus du réseau urbain et interurbain) fréquenté actuellement par près de 18 000 voyageurs quotidiennement et qui augmentera significativement à la mise en service du RER E. Une restructuration du réseau bus accompagnera la mise en service du Tram 13 express afin d'optimiser son attractivité et d'assurer une desserte optimale du territoire.</p>
<b>Modes actifs</b>	Exploitation	<p>Le projet s'insère essentiellement hors voirie urbaine (sauf à Achères-Ville RER) et contribue en ce sens peu à l'amélioration des conditions de cheminements des modes actifs dans les villes traversées.</p> <p>Le matériel roulant et les stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les stations seront équipées de stationnements vélos.</p> <p>Les passages à niveau 10,6 et 11,2 sont réaménagés en assurant des cheminements sécurisés.</p>	<p>Pour les villes de Saint-Germain-en-Laye et Achères, les impacts sont similaires au tracé initial.</p> <p>A Poissy le projet s'insère essentiellement sur voirie urbaine et contribue ainsi significativement à l'amélioration des conditions de cheminements des modes actifs. Sur l'ensemble des rues traversées les trottoirs sont réaménagés pour les rendre plus confortables et accessibles à tous. Des itinéraires cyclables sont développés (bandes ou pistes cyclable) et des mesures spécifiques sont prévues pour apaiser la circulation (zone 30), en cohérence avec le contexte urbain actuel et en développement (connexion à la coulée verte de la ZAC Rouget de Lisle),</p> <p>Le matériel roulant et les stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les stations seront équipées de stationnements vélos.</p> <p>Les franchissements piétonniers seront maintenus aux divers carrefours urbains et complétés au niveau des stations afin d'assurer une accessibilité optimale.</p>
<b>Stationnements</b>	Exploitation	<p>Les stationnements publics existants au niveau de l'ancienne gare Poissy GC, ainsi que quelques places de dépose-minute à la gare d'Achères-Ville RER ne pourront pas être conservés.</p>	<p>Globalement plus de la moitié des stationnements publics impactés par le projet à Poissy pourront être restitués le long du tracé urbain. Les stationnements publics au niveau de l'ancienne gare de Poissy GC pourront être restitués sur place. Quelques places de dépose-minute à la gare d'Achères-Ville RER ne pourront pas être conservées. Le projet permet la conservation et restitution d'environ 126 emplacements sur 231 places existantes actuellement (soit environ 55% des places restituées).</p>
<b>Santé publique</b>			
<b>Qualité de l'air</b>	Exploitation	<p>Le tracé initial présente un report de trafic de la voiture particulière vers le projet Tram 13 express d'environ 5,15 Millions de véhicules.km</p>	<p>Le tracé urbain présente un report de trafic de la voiture particulière vers le projet Tram 13 express plus important que le tracé initial notamment de par sa localisation en milieu urbain (environ 7,34 Millions de véhicules.km économisés sur le réseau de voirie pour les voitures particulières)</p>
<b>Ambiance sonore, vibrations et électromagnétisme</b>	Exploitation	<p>L'insertion du tramway, en majorité en forêt par rapport à la partie urbaine, engendrera des nuisances qui n'impliquent toutefois pas d'actions spécifiques en termes de traitement acoustiques sur le tronçon concerné du fait de non dépassement des seuils réglementaires.</p>	<p>Compte tenu de l'environnement sonore existant, l'insertion du tramway ne génère aucun dépassement des seuils réglementaires, à l'exception du Clos Saint-Germain, situé à l'extrémité Est de la rue Adrienne Bolland. Dans ce secteur, des mesures de protection acoustiques seront mises en place.</p>
<b>Sécurité publique</b>	Exploitation	<p>Malgré la suppression des passages à niveau (10,2 ; 10,4 et 10,5) du golf (rétablis par des ouvrages dénivelés), la conservation des passages à niveau 10,6 et 11,2 et leur réaménagement engendre des questions sur la sécurité des usagers, en particulier en milieu urbain.</p>	<p>Les trois passages à niveau interceptés par le tracé (situés dans le golf de Saint-Germain-en-Laye) sont supprimés et rétablis par des ouvrages dénivelés. En milieu urbain, la sécurité des piétons est assurée de la même manière que pour tout tramway urbain.</p>

**En phase exploitation** en revanche, le tracé urbain par Poissy est plus favorable que le tracé initial, avec 9 thématiques en faveur du tracé alternatif sur les 23 thématiques étudiées (contre 3 en faveur du tracé initial, et 11 thématiques pour lesquelles les tracés sont équivalents). En particulier le tracé urbain assure une meilleure desserte en transports collectifs du territoire, notamment par le maillage avec le pôle gare de Poissy. Il permet de mieux soutenir et accompagner le développement urbain, il contribue au renouvellement et à la requalification des espaces publics en faveur des modes actifs, et améliore ainsi le cadre de vie des tissus urbains traversés.

**En conclusion, malgré des impacts négatifs sur l'environnement plus importants en phase travaux, le tracé urbain par Poissy génère nettement plus d'effets positifs que le tracé initial en phase exploitation.**

## 1.4. Bilan

---

En phase travaux, le tracé initial est plus favorable que le tracé alternatif pour l'environnement, avec 15 thématiques en faveur du tracé initial sur les 22 thématiques étudiées (les deux tracés étant équivalents pour les 7 autres thématiques). Ce résultat s'explique d'une part, par la situation urbaine du tracé alternatif, qui implique une densité de population plus importante, et donc de plus grandes perturbations potentielles durant les travaux et d'autre part, par son impact lié au défrichage sur le secteur forestier au niveau de la zone de transition.

En phase exploitation en revanche, le tracé urbain par Poissy est légèrement plus favorable que le tracé initial, avec 8 thématiques en faveur du tracé alternatif (contre 6 en faveur du tracé initial, et 8 thématiques pour lesquelles les tracés sont équivalents). A l'inverse, les bénéfices de l'infrastructure en phase d'exploitation seront en effet optimisés par le tracé urbain, en particulier du point de vue de l'organisation urbaine, de l'offre de transports (transports en communs et modes actifs), de la qualité de l'air et de la sécurité.

**En conclusion, malgré des impacts négatifs sur l'environnement plus importants en phase travaux, le tracé urbain par Poissy génère globalement plus d'effets positifs que le tracé initial lors de son exploitation.**

**2. DELIBERATION DU CONSEIL DU STIF DU 11 FEVRIER 2015 AUTORISANT LES MAITRES D'OUVRAGE A POURSUIVRE  
LES ETUDES SUR LA VARIANTE DE POISSY EN VUE D'ORGANISER UNE ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE**

---

Syndicat des transports d'Île-de-France

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20150211-2015-046-DE  
Date de télétransmission : 16/02/2015  
Date de réception préfecture : 16/02/2015

**Délibération n°2015/046  
Séance du 11 février 2015**

**TRAM-TRAIN TANGENTIELLE OUEST PHASE 2  
ENTRE SAINT-GERMAIN GRANDE CEINTURE ET  
ACHÈRES-VILLE RER**

**POURSUITE DES ÉTUDES DE LA VARIANTE URBAINE PAR POISSY  
EN VUE D'UNE ENQUÊTE D'UTILITE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE**

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1 et suivants et R. 11-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- VU** le décret n°2013-1241 du Conseil d'Etat du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma Directeur d'Île de France (SDRIF) ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 d'Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département des Yvelines approuvé par le Conseil Régional n° CR 36-08 du 17 avril 2008 ;
- VU** le protocole entre l'Etat et 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, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2013/519 du Conseil du STIF 11 décembre 2013 approuvant le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2 et notamment, son étude d'impact, et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères ;
- VU** l'avis délibéré du 23 avril 2014 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 15 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014 inclus ;

- VU** l'arrêté préfectoral publié du 30 juin 2014 portant projet de déclaration d'utilité publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement jusqu'au samedi 26 juillet 2014 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 septembre 2014 remis à la préfecture des Yvelines ;
- VU** le rapport n°2015/046 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 février 2015 ;

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20150211-2015-046-DE  
Date de télétransmission : 16/02/2015  
Date de réception préfecture : 16/02/2015

**CONSIDERANT** les éléments suivants :

L'opération soumise à enquête publique concerne le prolongement de la ligne tram-train Tangentielle Ouest de Saint-Germain GC à Achères-Ville RER. Le tracé, d'une longueur d'environ 9,7 km, comporte 2 nouvelles stations dont 1 est en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et Ligne L à Achères-Ville RER). Des mesures conservatoires sont prises permettant de créer ultérieurement une troisième station au droit d'Achères Chêne Feuillu. Au total, 3 communes sont traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

**CONSIDERANT que la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité (DUP) nécessaire à la réalisation du projet du tram-train entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER sur le territoire des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères avec trois RÉSERVES et 4 RECOMMANDATIONS ;**

**CONSIDERANT que la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) :**

- de la commune de Saint-Germain-en-Laye,
- de la commune de Poissy,
- de la commune et d'Achères,

**selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique ;**

**CONSIDERANT que la Commission d'enquête a émis un AVIS FAVORABLE au défrichement nécessaire à la réalisation de la phase 2 de la TGO ;**

**CONSIDERANT la réserve n°3 de la Commission d'Enquête :** suite à la demande formulée expressément par Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines, la Maîtrise d'ouvrage engagera dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER.

**Les maîtres d'ouvrage ont engagé, début août 2014, des études complémentaires de faisabilité sur la variante urbaine de Poissy en vue d'en vérifier la faisabilité technique et socio-économique.**

Les études complémentaires ont permis de répondre à la demande des Présidents du STIF et du CG78 ainsi qu'à la réserve de la commission d'enquête.

Elles ont permis d'éclairer les acteurs du projet sur les avantages notamment en termes de trafic voyageurs (correspondance assurée à Poissy avec le groupe V (réseau SNCF Paris St Lazare – Mantes)) et de rentabilité du tracé urbain dans Poissy au regard d'un tracé ferroviaire. **Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre les études sur le nouveau tracé urbain dans Poissy ;**

**CONSIDERANT** que la variante de tracé urbain dans Poissy est de nature à modifier substantiellement l'économie générale du projet, une enquête complémentaire (art. L123-14 II du Code de l'Environnement) sera sollicitée auprès de la préfecture ;

Après en avoir délibéré,

#### DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'autoriser les maîtres d'ouvrage à poursuivre les études de TGO phase 2 sur la base du tracé urbain par Poissy, faisant suite aux études complémentaires de faisabilité sur la variante urbaine de Poissy demandées par la réserve de la commission d'enquête. Ces études devront permettre de soumettre au public cette variante de tracé dans le cadre d'une enquête complémentaire.

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

**ARTICLE 3 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil  
du syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul Huchon



Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20150211-2015-046-DE  
Date de télétransmission : 16/02/2015  
Date de réception en préfecture : 16/02/2015



### **3. DELIBERATION DU CONSEIL DU STIF DU 7 OCTOBRE 2015 APPROUVANT LE DOCP COMPLEMENTAIRE ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE**

---

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/523  
Séance du 07 octobre 2015



**TANGENTIELLE OUEST (TGO) PHASE 2  
SAINT-GERMAIN GC – ACHÈRES VILLE RER**

**APPROBATION :**

- **DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES COMPLEMENTAIRE (VARIANTE DE POISSY) ET DES MODALITES DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE**
- **DE LA CONVENTION D'ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE ET DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES DE SCHEMA DE PRINCIPE ET DE DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, ET L'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;
- VU** le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de plan État – Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 en date du 18 juin 2015 ;
- VU** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 9 juillet 2015 (n°CP15-527) approuvant la convention de financement (n° 15DPI027) relative aux études complémentaires de Schéma de Principe et de Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire du projet TGO phase 2 ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil Départemental des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;

- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de la Tangentielle Ouest, adopté par délibération n° 2006/0571 du Conseil du STIF en date du 5 juillet 2006 ;
- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) actualisé de la Tangentielle Ouest phase 2, adopté par délibération n° 2012-377 du Conseil du STIF en date du 13 décembre 2012 ;
- VU** le bilan de la concertation préalable de la Tangentielle Ouest phase 2, approuvé par délibération n° 2013-368 du Conseil du STIF en date du 9 octobre 2013 ;
- VU** le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de la Tangentielle Ouest phase 2, approuvés par délibération n° 2013-519 du Conseil du STIF en date du 11 décembre 2013 ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 15 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la tangentielle ouest phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, au défrichement, du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014 inclus ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 30 juin 2014 portant prolongation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la tangentielle ouest phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement, jusqu'au samedi 26 juillet 2014 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 septembre 2014 remis à la Préfecture des Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2015/046 du Conseil du STIF en date du 11 février 2015, approuvant la poursuite des études relatives au projet tram-train Tangentielle Ouest phase 2 sur la variante urbaine par Poissy en vue d'une enquête d'utilité publique complémentaire ;
- VU** le rapport n°2015/523 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire de la Phase 2 du projet de tram-train Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande-Ceinture et Achères Ville RER (variante de Poissy) ;

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour les études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver la convention de financement des études complémentaires de schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire entre l'Etat, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines et le STIF pour un montant de 2,825 millions d'euros courants HT non actualisable et non révisable ;

**ARTICLE 4 :** d'approuver la convention de financement entre le STIF et SNCF Réseau pour la réalisation des études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire. Cette convention a pour objet le reversement par le STIF à SNCF Réseau du financement

versé par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines pour un montant de 297 500 euros HT non actualisable et non révisable ;

**ARTICLE 5 :** d'approuver la convention de financement entre le STIF et SNCF Mobilités pour la réalisation des études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire. Cette convention a pour objet le reversement par le STIF à SNCF Mobilités du financement versé par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines pour un montant de 196 700 euros HT non actualisable et non révisable ;

**ARTICLE 6 :** d'approuver l'organisation d'une concertation préalable, en cas de non saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). La concertation sera organisée sur une durée minimum de quatre semaines, dont les modalités avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, comprendront notamment :

- o Une **publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable,
- o Des **documents d'information sur le projet** et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies,
- o Un **site Internet [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr)** actualisé pour informer sur le projet et sur la concertation en cours, permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation et le dépôt d'observations et de suggestions du public,
- o A minima **une réunion publique à Poissy** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs,
- o **Une à deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire.

**ARTICLE 7 :** d'autoriser la directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 8 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



#### 4. BILAN DE LA CONCERTATION INITIALE ET DELIBERATION DU STIF

---

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/368**  
**Séance du 09 octobre 2013**

**BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE**  
**SUR LA PHASE 2 DU PROJET TANGENTIELLE OUEST**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le 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 ;
- VU** la délibération n°2008/0450 du Conseil du STIF relative à la convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF et la convention de financement entre le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat et le département des Yvelines ;
- VU** la délibération du Conseil municipal d'Achères du 19 novembre 2012 ; la délibération du Conseil municipal de Poissy du 22 novembre 2012 ; la délibération du Conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye du 20 décembre 2012 ;
- VU** la délibération n°2012/0377 du Conseil du STIF du 13 décembre 2012 sur les modalités de la concertation et l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales actualisé de la deuxième phase du projet de tram-train Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville ;
- VU** le rapport n°2013/368 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du suivi du contrat de projets du 4 octobre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à la deuxième phase du projet Tangentielle Ouest, qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2013 inclus ;

**ARTICLE 2 :** 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) ;

**ARTICLE 3 :** d'approfondir les études visant à :

- permettre l'implantation du terminus nord (station Achères-Ville) et 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.

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20131009-2013-368-DE  
Date de télétransmission : 10/10/2013  
Date de dépôt en préfecture : 10/10/2013

**ARTICLE 4 :** 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 ;

**ARTICLE 5 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 6 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de l'habiliter à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

  
Jean-Paul HUCHON

Sommaire général

< Sommaire >

# Tangentielle Ouest

CONCERTATION PUBLIQUE

## BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Concertation publique du 15 avril au 17 mai 2013

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



Yvelines  
Conseil général



Sommaire général

< Sommaire >

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
<b>1/ Le projet Tangentielle Ouest phase 2</b>	<b>7</b>
<b>2/ Les acteurs du projet</b>	<b>8</b>
2/1 Les maîtres d'ouvrage du projet	8
2/2 Les financeurs	8
<b>3/ Le territoire du projet</b>	<b>9</b>
<b>4/ La concertation : les objectifs, les contenus, la démarche</b>	<b>9</b>
Partie 1	
<b>DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION</b>	<b>11</b>
<b>1/ L'organisation et le déroulement de la concertation relative au projet Tangentielle Ouest phase 2</b>	<b>13</b>
<b>2/ Le dispositif de concertation mis en place</b>	<b>13</b>
2/1 S'informer	13
2/2 Échanger	14
2/3 Contribuer	15
PARTIE 2	
<b>SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION</b>	<b>17</b>
<b>1/ La perception de la concertation</b>	<b>19</b>
<b>2/ Un projet de transport reliant les Yvelines du nord au sud</b>	<b>20</b>
2/1 L'opportunité générale du projet Tangentielle Ouest phase 2	20
2/1/1 Un projet attendu	20
2/1/2 La desserte du territoire des Yvelines	21
2/1/3 L'articulation de la phase 2 de la Tangentielle Ouest avec les projets connexes futurs	21
2/2 Les modalités de réalisation du projet Tangentielle Ouest phase 2	22
2/2/1 Le calendrier et le phasage du projet Tangentielle Ouest	22
2/2/2 Le coût et le financement de la phase 2 du projet Tangentielle Ouest	26

## Tangentielle Ouest

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

<b>3/ Le tracé et les stations</b>	<b>28</b>
3/1 Les demandes de dessertes	28
3/1/1 Les demandes d'itinéraires alternatifs à Poissy	28
3/1/2 Les demandes de desserte directe de Saint-Germain-en-Laye à Achères et Cergy	29
3/2 Les demandes de prolongements	30
3/2/1 Un prolongement jusqu'à Cergy	30
3/2/2 Un prolongement jusqu'à Versailles	30
3/2/3 Une liaison directe Cergy-Versailles	31
3/2/4 Un prolongement jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines	31
3/3 Les stations	32
3/3/1 La station Poissy Grande Ceinture	32
3/3/2 La station Achères-Chêne-Feuillu	33
3/3/3 La station Achères-Ville	36
<b>4/ L'intermodalité et l'intégration du projet Tangentielle Ouest phase 2 dans le réseau de transport existant</b>	<b>37</b>
4/1 L'articulation du projet avec les transports en commun existants et à venir	37
4/1/1 L'articulation avec le RER A	37
4/1/2 L'articulation avec le réseau de bus	39
4/2 L'articulation du projet Tangentielle Ouest phase 2 avec les autres modes de transports	39
4/2/1 L'articulation avec la voiture	39
4/2/2 L'articulation avec les modes actifs (vélos et piétons)	40
<b>5/ Le fonctionnement et l'offre de service du futur tram-train</b>	<b>41</b>
5/1 Le choix du matériel roulant et les modalités d'exploitation	41
5/1/1 Les caractéristiques du mode tram-train	41
5/1/2 L'utilisation des voies de la Grande Ceinture pour le transport du fret	42
5/2 L'offre de service de la Tangentielle Ouest à l'horizon de la phase 2	42
5/2/1 Les prévisions de trafic et la fréquentation	42
5/2/2 La fréquence	43
5/2/3 L'amplitude horaire	44
5/2/4 Les temps de parcours	44
5/2/5 La tarification	45
5/3 L'insertion d'une partie du tracé de la phase 2 de la Tangentielle Ouest dans des espaces naturels	46
5/3/1 L'impact de la phase 2 de la Tangentielle Ouest sur des espaces forestiers	46
5/3/2 Les mesures compensatoires	46
Partie 3	
<b>ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b>	<b>49</b>

Sommaire général

< Sommaire >

# INTRODUCTION



INTRODUCTION / 5

Sommaire général

< Sommaire >





## INTRODUCTION

Le projet Tangentielle Ouest (TGO) est un projet de tram-train qui consiste à prolonger la ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO) afin de relier Saint-Cyr RER à Achères-Ville RER via Saint-Germain RER.

Ce projet sera réalisé en deux phases :

- Une première phase, de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER, a fait l'objet d'une concertation préalable en 2008\*. Le projet détaillé de la phase 1 a été soumis à enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2013.
- Une seconde phase, de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture (GC) à Achères-Ville RER. Cette seconde phase du projet Tangentielle Ouest a fait l'objet d'une concertation du 15 avril au 17 mai 2013. Celle-ci a permis de présenter le projet aux publics concernés, de recueillir leurs avis et de répondre à leurs questions.

Le présent document dresse le bilan de la concertation portant sur la phase 2 du projet Tangentielle Ouest. Il en restitue les échanges, rend compte des expressions des participants et des contributeurs et précise les enseignements tirés par les porteurs du projet.

### 17 LE PROJET TANGENTIELLE OUEST PHASE 2

Le projet Tangentielle Ouest (phases 1 et 2) est inscrit dans le projet du nouveau Plan de Développement Urbain d'Île-de-France (PDUiF) arrêté par l'Assemblée de la Région Île-de-France le 16 février 2012 et dans le projet du nouveau Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRiF) arrêté par la Région Île-de-France le 25 octobre 2012.



La seconde phase du projet Tangentielle Ouest, objet du présent bilan de la concertation, consiste à prolonger la phase 1 de la Tangentielle Ouest de Saint-Germain Grande Ceinture (GC) à Achères-Ville RER. Deux stations seront créées et desservies à la mise en service : Poissy GC et Achères-Ville. La station Achères-Chêne-Feuille est prévue à plus long terme. L'infrastructure existante de la Grande Ceinture sera réutilisée de Saint-Germain GC à Achères-Chêne-Feuille. Puis, d'Achères-Chêne-Feuille à la gare d'Achères-Ville RER, une plateforme de type tramway sera créée, contiguë aux voies empruntées par le RER A et la ligne L. Longue de 9,7 kilomètres, elle permettra aux usagers de se rendre d'Achères-Ville RER à Saint-Germain GC en 12 à 13 minutes. La mise en service de cette seconde phase est prévue fin 2019.



\* La publication dans 2 journaux des caractéristiques principales du projet, sur la base du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) validé par le Conseil du STIF en 2006, n'a pas donné lieu à une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

## Tangentielle Ouest

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

L'objectif principal de la Tangentielle Ouest est de répondre à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue. En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales vers Paris. La mise en œuvre de liaisons en rocade va permettre de compléter l'offre existante afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne.

Les objectifs communs aux deux phases du projet Tangentielle Ouest sont les suivants :

- favoriser le développement des transports en commun,
- prolonger la Grande Ceinture Ouest actuellement en service, afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales du secteur (RER A et C, Transilien L, N, U),
- faciliter les déplacements entre les principaux pôles d'activités de l'ouest francilien (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, etc.).

### 21 LES ACTEURS DU PROJET

#### 21.1 Les maîtres d'ouvrage du projet

Trois maîtres d'ouvrage ont porté les études relatives à l'élaboration du présent dossier : le STIF, RFF et SNCF.

Le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) est un établissement public à caractère administratif. Réunissant la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept départements de petite et grande couronne, il est présidé par le président du Conseil régional. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Île-de-France. À ce titre, il fixe l'offre de service et la subventionne et améliore le système de transport en approuvant le contenu des projets d'investissements et leur financement.

Le STIF est co-maître d'ouvrage de l'opération avec Réseau Ferré de France et la SNCF, qui lui ont confié la maîtrise d'ouvrage unique des études jusqu'à l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique.

Concernant la phase 2 du projet Tangentielle Ouest, le STIF prendra la maîtrise d'ouvrage de la création de la section urbaine située entre le Triangle des Ambassadeurs et le terminus à Achères-Ville.

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 Île-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. Dans le cadre de la présente opération, il est co-maître d'ouvrage avec le STIF et la SNCF, en charge des opérations d'investissement sur le réseau ferré national, la Tangentielle Ouest s'inscrivant dans le Réseau Ferré National (RFN) entre Saint-Germain Grande Ceinture et le Triangle des Ambassadeurs.

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

Pour la phase 2 du projet Tangentielle Ouest, SNCF Transilien assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui ont été confiées, 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.

#### 21.2 Les financeurs

Trois entités différentes financent les études et les travaux du projet Tangentielle Ouest de Saint-Cyr RER à Achères-Ville RER : l'État, la Région Île-de-France et le Département des Yvelines.

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

Enjeu de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région Île-de-France a 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'Île-de-France, notamment l'opération Tangentielle Ouest. La Région est également co-financeur de la Tangentielle Ouest au travers du Contrat de Projet État-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD78).

Le **département des Yvelines** est le propriétaire et le gestionnaire de la voirie. Il est également co-financeur de l'opération Tangentielle Ouest 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.

Le **STIF**, autorité organisatrice des transports, financera le **matériel roulant** ainsi que les coûts d'exploitation de la ligne Tangentielle Ouest.

## 3/ LE TERRITOIRE DU PROJET

Le projet Tangentielle Ouest (phases 1 et 2) s'étend du nord au sud du département des Yvelines et traverse 9 communes : Achères, Bailly, L'Étang-la-Ville, Mareil-Marly, Noisy-le-Roi, Poissy, Saint-Cyr-l'École, Saint-Germain-en-Laye et Versailles.

Le projet Tangentielle Ouest phase 2 concerne plus particulièrement les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

## 4/ LA CONCERTATION : LES OBJECTIFS, LES CONTENUS, LA DÉMARCHE

Les modalités de la concertation et le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** actualisé de la phase 2\* du projet Tangentielle Ouest ont été approuvés lors du **Conseil du STIF du 13 décembre 2012** (Délibération n° 2012/377). Le DOCP est le document de référence de la concertation.

La concertation préalable constitue un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et les objectifs du projet.

La concertation doit permettre de :

- répondre aux interrogations des habitants et usagers, liées aux changements engendrés par le projet,
- recueillir l'avis des habitants, des usagers, etc.,
- enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

La concertation sur la phase 2 du projet Tangentielle Ouest s'est déroulée du **15 avril au 17 mai 2013**. Portée par le STIF, RFF et SNCF et mise en œuvre en collaboration avec les financeurs du projet, elle se conclut par le présent document de **bilan de la concertation**, qui rend compte des échanges et des avis exprimés par le public, et qui sera soumis au Conseil du STIF pour approbation.

Sur la base du présent bilan de la concertation, la **délibération du Conseil du STIF** formalisera les engagements des élus sur les suites à donner au projet.

Le bilan de la concertation sera par ailleurs porté à la connaissance des élus du territoire et mis en ligne sur le site internet dédié au projet afin d'être consultable par tous.

Des études complémentaires seront menées et un projet plus précis sera présenté à la population lors de **l'enquête publique** de la phase 2, prévue courant 2014.

\* Il constitue une version actualisée du DOCP approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006 qui portait sur l'ensemble du projet Tangentielle Ouest (phase 1 et phase 2).

Sommaire général

< Sommaire >

**PARTIE 1**  
**DÉROULEMENT  
ET MODALITÉS  
DE LA CONCERTATION**



PARTIE 1 DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION / 11

Sommaire général

< Sommaire >



## PARTIE 1 DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

### 1/ L'ORGANISATION ET LE 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.

À noter : des courriers d'élus ont par ailleurs été envoyés au STIF et sont pris en compte dans le présent bilan de la concertation.

L'ensemble de ces supports et outils sont présentés en annexe.

### 2/ LE DISPOSITIF DE CONCERTATION MIS EN PLACE

#### 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).

## Tangentielle Ouest

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

- 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).

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](http://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.

#### 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.



Réunion publique de Poissy (Crédit : 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 Péreire 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.

**2/3 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.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis  
recueillis pendant la concertation\*

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>

\* L'ensemble des avis et contributions écrites reçus pendant la concertation sont consultables sur demande écrite auprès du STIF.

Sommaire général

< Sommaire >

**PARTIE 2**  
**SYNTHÈSE THÉMATIQUE  
DES AVIS EXPRIMÉS  
DANS LE CADRE  
DE LA CONCERTATION**



PARTIE 2 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION / 17

Sommaire général

< Sommaire >



## PARTIE 2 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Tous les avis émis du 15 avril au 17 mai 2013 ont été pris en compte dans son élaboration.

Les réponses des maîtres d'ouvrage indiquées dans le présent document ont été apportées pendant la période de concertation :

- dans le cadre des réunions publiques, à travers la présentation du projet ou dans les échanges avec la salle,
- dans les documents d'information mis à disposition du public (Foire Aux Questions du site Internet, lettre d'information et dépliant).

### Précisions préalables à la prise de connaissance de la suite de ce document :

- on désigne par « participants » les personnes ayant exprimé leur avis lors des réunions publiques,
- on désigne par « contributeurs » les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, site Internet du projet, bulletins ou courriers),
- on désigne ici par « porteurs de projet » les maîtres d'ouvrage et les financeurs du projet. Il s'agit du STIF, RFF, SNCF, de l'État, de la Région Île-de-France et du Conseil général des Yvelines. Leurs réponses sont présentées dans des encadrés.

## 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.
  - Un contributeur se dit satisfait d'avoir été sollicité : « c'est une très bonne initiative, un projet très utile qui permettra de se déplacer du nord au sud des Yvelines en transports en commun, sans passer par Paris. Merci de nous tenir informés ainsi. »
  - Un habitant de Poissy remercie les maîtres d'ouvrage pour la clarté de leur présentation du projet en réunion publique et note que le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales est un document très complet.
- Quelques participants ont cependant émis des **remarques ou avis plus critiques** sur le dispositif de concertation, notamment sur la diffusion de l'information.
  - Un participant à Achères fait part de son regret de ne pas avoir été informé de la tenue des réunions publiques plus en amont.
  - Un participant évoque des problèmes de diffusion de la lettre d'information dans certains quartiers à Poissy.
- D'autres participants se sont exprimés sur la **finalité de la concertation et la méthode** mise en œuvre.
  - Un participant regrette que l'accent ne soit pas suffisamment mis sur la concertation avec le public et qu'il s'agisse avant tout d'information.
  - Un participant déplore que certains choix soient déjà arrêtés en phase de concertation. Il demande s'il ne serait pas plus pertinent de demander une définition des attentes du public avant de réaliser les études.

Emmanuel Fruchard, conseiller municipal à Saint-Germain-en-Laye, exprime son regret de ne pas avoir été consulté en tant qu'élu local sur le projet de « virgule\* » de Saint-Germain : « Je pense qu'une information et une écoute de tous les élus à titre purement consultatif aurait donné lieu à un débat constructif, sans occasionner de délai supplémentaire. »

\* Le terme « virgule » est employé par les contributeurs et participants lorsqu'ils évoquent l'antenne de Saint-Germain-en-Laye (tronçon entre Saint-Germain RER et Saint-Germain GC pour la phase 1). Les termes de « virgule » et de « barreau » désignent tous deux l'antenne de Saint-Germain-en-Laye.

Lors de la dernière réunion publique, le STIF a exprimé sa satisfaction quant à la richesse de cette concertation puisque plus de 400 avis ont été reçus, hors avis internet. Le STIF insiste sur l'importance d'en tirer les principaux enseignements. Son rôle est d'entendre le public et de poursuivre la vie du projet en fonction des expressions entendues lors de la concertation.

Le STIF décrit le processus d'études et de concertation appliqué dans le cadre juridique français, qui a fait ses preuves pour les projets de transport :

- la première étape est celle du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Sur la base de ce dossier, la concertation est menée et le bilan en est tiré.
- à la suite du bilan : les études de schéma de principe sont menées. Une enquête publique est réalisée sur la base du schéma de principe et du dossier d'enquête publique.
- la dernière étape avant les travaux est celle de l'Avant-Projet (AVP).

## 2/ UN PROJET DE TRANSPORT RELIANT LES YVELINES DU NORD AU SUD

### 2/1 L'opportunité générale du projet Tangentielle Ouest phase 2

#### 2/1/1 Un projet attendu

Le projet est fortement attendu et jugé opportun par la majorité des personnes qui se sont exprimées.

- Le projet Tangentielle Ouest est salué par de nombreux contributeurs, qui reconnaissent son **opportunité** et font part de leur **adhésion** au projet, qui viendra répondre aux besoins de transport du territoire.
  - « Très bon projet. Il est important de développer les transports de banlieue à banlieue. »
  - « Projet excellent. »
  - « À faire absolument. »
  - « Nécessaire à tous les niveaux je suis ravie que cette ligne arrive enfin. »
  - « Projet indispensable pour la région parisienne ! »
  - « Tout est trop centré sur Paris quand il s'agit de transports en commun « rapides ». [...] Pouvoir relier des villes proches comme Achères, Poissy ou St-Germain par une ligne rapide est une bonne chose. Les solutions de bus sont souvent trop lentes et parfois même ne circulent pas ou trop peu à certains horaires. Actuellement, on met souvent plus de temps en transports en commun pour aller dans une ville voisine que pour aller à Paris ! »
  - « Projet très intéressant, cela permettra de mieux circuler en transport en commun dans les Yvelines. »
- Le public fait part de sa satisfaction de voir que le dossier avance. Un nombre conséquent d'avis évoque l'**urgence** de réaliser ce **projet attendu depuis longtemps**.
  - « La mise en service est très attendue ! »
  - « Le plus tôt, le mieux ! »
  - « Très beau projet que l'on attend depuis longtemps. »
  - « Réalisation URGENTE et attendue depuis si longtemps. Merci »
  - « Qu'il se réalise le plus vite possible ! »

Alain Outreman, Maire d'Achères, rappelle que la Tangentielle Ouest est un « vieux projet », évoqué depuis 40 ans. Il exprime sa satisfaction de voir ce projet entrer en phase d'études plus avancées.

Fredérik Bernard, Maire de Poissy, rappelle que Poissy attend la Tangentielle Ouest depuis longtemps. Il est satisfait de la tenue des réunions publiques, signe que le projet avance.

**2/1/2 La desserte du territoire des Yvelines**

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.

- Un contributeur exprime l'intérêt du projet pour venir desservir les pôles d'activités et d'emploi du secteur : « *Projet très intéressant par ailleurs [pour aider] les demandeurs d'emploi sur Poissy à retrouver un emploi surtout en Yvelines, très difficile d'accès. En transport en commun (1 h 30 aller)* »
- « *Enfin une bonne façon de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue sans passer par l'incontournable Paris !* »
- « *Bonne initiative de ne pas faire que des transports centralisés sur Paris.* »

Robert Cadalbert, Président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans une contribution écrite à la concertation, précise que la Tangentielle Ouest est un projet qui lui tient à cœur car aujourd'hui aucune liaison ferroviaire ne relie le nord au sud du département des Yvelines.

Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye, rappelle l'objectif principal du projet : mettre en œuvre une tangentielle qui va relier deux gares de RER, c'est à dire deux radiales qui permettent de rabattre vers Paris. C'est donc une liaison de banlieue à banlieue.

Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France, indique qu'il était indispensable de pouvoir répondre aux problématiques des usagers de grande couronne qui aujourd'hui sont éloignés et exclus du réseau de la zone dense. Au final, le projet est cohérent et permet de faire une liaison de banlieue à banlieue. Ceci permet d'éviter les radiales, souvent saturées.

Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, souligne que le projet Tangentielle Ouest est cohérent avec l'ensemble des projets structurants de tangentiels de moyenne et de grande couronnes : la Tangentielle Nord (qui est en phase travaux) et la Tangentielle Ouest vont lier des pôles importants d'activités que sont les pôles de Cergy, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Saint-Germain-en-Laye.

Les porteurs de projet confirment qu'à l'heure actuelle, le département des Yvelines est essentiellement desservi par des lignes de transports en commun en provenance et en direction de Paris. Malgré le dynamisme du secteur, aucune ligne ne relie le nord au sud du département.

Le projet répond ainsi à plusieurs objectifs :

- répondre aux besoins de déplacements en offrant une liaison nord-sud,
  - prolonger l'actuelle Grande Ceinture Ouest (GCO) en service depuis 2004 de manière à offrir des correspondances efficaces avec différentes lignes : RER A à Saint-Germain-en-Laye et Achères ; RER C à Saint-Cyr-l'École ; Ligne Transilien L à Saint-Nom-la-Bretèche et Achères ; Lignes Transilien U et N à Saint-Cyr-l'École,
  - faciliter les déplacements vers les pôles d'activités, notamment vers les pôles d'emplois de Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, sans transiter par Paris.
- En outre, le projet Tangentielle Ouest permettra également d'accompagner le développement économique et urbain du territoire et de proposer une alternative à l'utilisation de la voiture particulière.

**2/1/3 L'articulation de la phase 2 de la Tangentielle Ouest avec les projets connexes futurs**

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 Péreire...

- Plusieurs acteurs institutionnels citent les projets en cours et à venir sur le territoire et leur articulation avec la Tangentielle Ouest :

L'Agglomération de Cergy-Pontoise considère que la Tangentielle Ouest est capitale pour Cergy comme liaison vers la Confluence.

Alain Outreman, Maire d'Achères, précise que la ville d'Achères est en plein développement avec plusieurs projets : celui de plateforme portuaire, de la Confluence, l'inscription dans le cadre du Grand Paris. Il souligne que si les infrastructures ferroviaires ne sont assez pas développées, la ville risque de se retrouver étranglée en matière de circulation. Il souhaite que les études à venir sur la Tangentielle Ouest tiennent compte du secteur Confluence. Il précise que le protocole du Contrat de Développement Territorial (CDT) Confluence Seine-Oise intègre le port d'Achères avec un arrêt concernant les projets Eole (Saint-Lazare > Mantes) et la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) qui devrait permettre de joindre Le Havre à Paris en moins d'une heure.

Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, affirme que le territoire concerné par le projet a un avenir qui est en train de s'écrire, notamment au gré des projets de transport qui le traverseront (LNPN, Eole, etc.). Il considère que le projet Tangentielle Ouest est bien cohérent avec l'ensemble des perspectives d'avenir du territoire.

Le STIF précise que les potentiels de développement ont été pris en compte dans les études. Les services des villes ont été interrogés à ce sujet. Les prévisions de trafic sont basées sur les hypothèses d'évolution des emplois et de l'habitat à l'horizon 2020, telles qu'elles apparaissent dans le projet de nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF 2012).

- L'articulation des travaux du projet Tangentielle Ouest phase 2 et du projet de logements et d'activités nommé Lisière Péreire à proximité de la gare de Saint-Germain GC est également évoquée.

Pascal Lévêque, conseiller municipal à Saint-Germain-en-Laye, demande de quelle façon le projet Tangentielle Ouest intégrera le projet Lisière Péreire à proximité de la gare de Saint-Germain GC. Il souhaite savoir comment seront pris en compte les deux chantiers, compte tenu du calendrier des phases 1 et 2 de TGO et de celui du projet Lisière Péreire, qui semblent identiques.

Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye, indique que la première phase des travaux du projet d'aménagement de la Lisière Péreire devrait être largement achevée lors du lancement des travaux du tram-train.

Le STIF confirme que les calendriers de ces deux projets sont assez proches puisque les échéances des deux projets sont prévues à l'horizon 2018-2019. Dans le cadre des études d'Avant-Projet (AVP) de la phase 1 qui démarreront dans les mois qui viennent, les travaux et les phases chantiers seront précisés. Avec le niveau de détail des études dont le STIF dispose actuellement – c'est-à-dire avec les études dites de schéma de principe – il n'est pas possible d'apporter des réponses précises quant à l'articulation des deux chantiers, mais cela sera l'objet des études d'Avant-Projet (AVP). Ces études d'AVP préciseront les travaux et les phases chantiers. C'est d'ailleurs l'un des enjeux de la ville et du STIF, qui travaillent en étroite relation, que de s'assurer que les deux projets sont menés en parfaite cohérence.

**2/2 Les modalités de réalisation du projet Tangentielle Ouest phase 2****2/2/1 Le calendrier et le phasage du projet Tangentielle Ouest****■ Le calendrier 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.

- Plusieurs avis regrettent le délai d'attente, jugé trop important au regard des besoins du territoire. Le projet est d'autant plus attendu que cette ligne est envisagée depuis longtemps.
  - « *Voilà un beau projet, juste il y a 20 ans que ce projet aurait dû aboutir mais mieux vaut tard que jamais.* »
  - « *Cela fait 45 ans que j'attends la réalisation de ce projet.* »
  - « *Cela fait 15 ans qu'on en parle. C'est long.* »
  - « *Phase 2: mise en service en 2019? C'est long, très long...* »



- « Dommage que ce projet aboutisse tardivement. Voilà longtemps que je galère dans les transports, bien qu'en 2019 sonnera l'heure de la retraite ! Vive les jeunes galériens. »
- « Il est plus qu'urgent que cette correspondance voit le jour et je pense que cela ne va pas assez vite à mon goût ! Depuis le temps qu'on en parle ! »
- « Je reçois vos papiers dans ma boîte aux lettres depuis fin 2008 et fin 2019, c'est vraiment trop long ! »

■ Plusieurs intervenants exigent le respect du calendrier fixé et redoutent des retards dans la mise en œuvre du projet.

- « Projet urgent à ne pas ralentir avec des tergiversations ! »
- « Bon projet, surtout ne pas dérapier dans le calendrier : respecter les dates de mises en service de chacune des phases. »

**Dominique Lefebvre, Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise**, dans une contribution écrite à la concertation, regrette le retard pris dans l'avancement de la phase 2, alors que le DOCP initial adopté en 2006 avait prévu d'avancer les phases 1 et 2 en même temps et que le Contrat de Projet Région-Département (CPRD) en vigueur le prévoyait également.

**Alain Outreman, Maire d'Achères et Frédéric Bernard, Maire de Poissy**, insistent sur l'attention qu'il faudra donner au respect du calendrier de la phase 2, conformément à la lettre de mission du Premier ministre du 6 mars 2013 concernant le Nouveau Grand Paris, qui définit une mise en service de la Tangentielle Ouest phase 2 avant 2020. Le maire d'Achères insiste quant au fait que plusieurs courriers ont été adressés au STIF, co-signés par les acteurs de la Confluence, qui rappellent l'urgence de la mise en service de la Tangentielle Ouest jusqu'à Achères.

Le STIF rappelle que pour la phase 1, l'objectif des maîtres d'ouvrage est de s'assurer que d'ici fin 2014, les trois conditions permettant la réalisation du projet soient réunies : une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), un Avant-Projet (AVP) avec un coût stabilisé, et un plan de financement. Si ces trois conditions sont réunies, alors les travaux pourront commencer.

Parallèlement, toutes les démarches sont menées pour que les études de la phase 2 avancent : la concertation est en cours, puis viendra le bilan de la concertation et ensuite les études de schéma de principe. Les études de schéma de principe de la phase 2 pourront être abouties à la fin de l'année 2013. Aujourd'hui, l'enquête publique peut être envisagée au 2<sup>e</sup> semestre 2014, après les élections municipales. Cela représente au final seulement un an d'écart entre l'enquête publique phase 1 et l'enquête publique phase 2, soit probablement environ un an d'écart entre les deux Déclarations d'Utilité Publique.

Les porteurs de projet rappellent que la conception et la mise en œuvre d'une telle infrastructure nécessitent un certain nombre d'étapes obligatoires, tant techniques qu'administratives, qui dimensionnent la durée des phases d'études. La phase de travaux représente une durée conséquente, qui est liée aussi à la nécessité de limiter les nuisances (exemple : limitation des travaux de nuit, maintien des conditions de circulation, etc.). Ils précisent qu'en moyenne, la durée des travaux pour un projet de tram-train en Île-de-France est d'environ 3 à 4 ans. Les délais de réalisation de la Tangentielle Ouest s'inscrivent dans ces ordres de grandeurs constatés.

### ■ L'articulation des phases 1 et 2 du projet Tangentielle Ouest

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.

- Certains acteurs questionnent le phasage du projet. Des élus craignent notamment que ce phasage ne s'opère au détriment de l'avancée de la phase 2 de la Tangentielle Ouest.
  - Un contributeur s'interroge sur la réalisation en deux phases du projet global Tangentielle Ouest : « Pourquoi avoir dissocié la phase 1 et la phase 2 ? »
  - « Ce projet Tangentielle Ouest phase 2 est nécessaire. Il est déplorables que celui-ci ait pris 4 ans de retard alors que la concertation aurait dû avoir lieu en 2009 en même temps que la phase 1. »

**Alain Outreman, Maire d'Achères**, regrette que le projet ait été divisé en deux phases. Il considère que la phase 1, qui n'était pas prévue dans le projet initial, va considérablement grever la phase 2 du projet. Pour Monsieur le Maire, le tronçon nord est prioritaire car il va desservir des agglomérations importantes.

**Frédéric Bernard, Maire de Poissy**, souligne la désapprobation de la ville de Poissy quant au phasage du projet en deux opérations. En effet, le dossier initial, avant sa dernière actualisation, ne prévoyait qu'une seule phase opérationnelle.

- À l'inverse, d'autres acteurs soulignent la pertinence et l'importance de respecter le phasage prévu pour permettre la réalisation de l'ensemble du projet Tangentielle Ouest, au plus vite.

**Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye**, réaffirme que la priorité est avant tout d'achever la phase 1, dans sa totalité, au plus vite. Il estime dangereux de lancer la phase 2 alors même que la phase 1 du projet sera en enquête publique en juin 2013. Tout n'a pas été définitivement mis au point sur cette phase 1. Il est donc important que les décisions qui restent en suspens soient prises avant d'endosser la phase 2. La réussite de l'ensemble du projet Tangentielle Ouest est liée à la réalisation en premier lieu de la phase 1 : il faut réaliser la phase 1 et ensuite seulement se lancer dans la réalisation de la phase 2.

**Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France**, constate que le calendrier des deux phases est très rapproché et ne pourra vraisemblablement pas être optimisé davantage. La Tangentielle Ouest est selon lui un projet cohérent avec les demandes et les besoins de l'Île-de-France. Ce projet est phasé dans le projet de nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF 2012).

**Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France**, explique qu'il était nécessaire de faire avancer la réflexion sur la phase 2 afin de pouvoir se caler en termes de calendrier avec le projet de Grand Paris et de pouvoir réaliser la phase 1 en 2018 puis d'enchaîner rapidement sur la phase 2. Elle rappelle que la phase 2 est inscrite au plan de mobilisation transports et que la Région et le STIF sont très attachés à la réalisation de cette phase 2 prévue fin 2019. Cette phase a effectivement vocation à répondre à plusieurs problématiques et notamment à la saturation de la ligne A du RER, ainsi que des lignes allant vers Poissy et Cergy. La liaison jusqu'à Achères permet de désaturer ces lignes, il faut par conséquent avancer sans attendre sur ce projet.

Concernant l'articulation des phases du projet de la Tangentielle Ouest, le STIF souligne que les maîtres d'ouvrage du projet cherchent avant tout à être pragmatiques. Le projet de Tangentielle Ouest est étudié depuis 10 ans. Il y a eu des choix, qui résultent de discussions, de nombreux échanges sur la phase 2 ont eu lieu, notamment au sujet de la traversée de Poissy. En parallèle, la phase 1 de la Tangentielle Ouest a pris de l'avance. La priorité des maîtres d'ouvrage est que la Tangentielle Ouest se réalise dans son intégralité. L'objectif prioritaire est ainsi que la phase 1 de la Tangentielle Ouest aboutisse car il s'agit de la meilleure garantie pour que la phase 2 du projet Tangentielle Ouest soit réalisée.

Le STIF affirme enfin que rediscuter les choix de phasage du projet Tangentielle Ouest expose au risque de voir l'ensemble du projet remis en cause. Les financeurs se sont engagés sur la phase 1 et un engagement de principe a été pris afin d'accélérer la phase 2. Il faut que le projet puisse suivre son cours. Au stade actuel des études, il y a seulement 12 mois de décalage entre les phases 1 et 2.

### ■ La priorisation des dessertes

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.

- Plusieurs contributeurs et participants remettent en cause l'opportunité de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye au regard des besoins de desserte du secteur.
  - « Puisque l'on rejoint le RER A à Achères, la branche entre [Saint-Germain GC et] Saint-Germain RER A est-elle nécessaire ? »
  - « Cette « virgule » de St-Germain n'est absolument pas prioritaire et ne répond pas à l'objectif principal de la TGO qui est de relier le nord et le sud de Paris sans passer par Paris. »

\* Le terme « virgule » est employé par les contributeurs et participants lorsqu'ils évoquent l'antenne de Saint-Germain-en-Laye (tronçon entre Saint-Germain RER et Saint-Germain GC pour la phase 1). Les termes de « virgule » et de « barreau » désignent tous deux l'antenne de Saint-Germain-en-Laye.

- Un participant souligne qu'entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et le RER A, deux lignes de bus mettent environ 5 minutes et ne sont pas pleines aujourd'hui. Il ne comprend donc pas l'utilité de ce tronçon.
- **L'association Ensemble pour l'Environnement de Saint-Germain** exprime son désaccord : « *Nous sommes contre la construction de la branche St-Germain GC et St-Germain RER A avant d'avoir fait la phase 2 et d'avoir évalué plus correctement à qui va servir ce tronçon ?* »

**L'Association Confluence Seine Oise**, dans une contribution écrite adressée par courrier, demande au STIF de réexaminer l'opportunité de la réalisation de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye, ou a minima son caractère prioritaire par rapport à celle du tronçon nord (vers Achères et Cergy). Elle avance principalement des arguments liés aux bénéfices supérieurs qui seraient apportés par la réalisation du tronçon nord.

- D'autres avis remettent en cause l'opportunité de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye au regard de son coût par rapport au service rendu.
  - « *Trop coûteux !* »
  - « *Il est certes important de relier la TGO aux autres réseaux ferrés de banlieue mais il faut le faire à moindre coût.* »

- À l'inverse, quelques avis mettent en exergue les avantages de cette antenne qui permet de desservir le centre de Saint-Germain-en-Laye et d'offrir une interconnexion au réseau structurant du RER dès la phase 1 :
  - « *C'est une excellente idée pour la liaison directe au RER A à Saint-Germain-en-Laye (bouchons évités).* »
  - « *Faites-le ! Possibilités de prendre le RER A à St-Germain en cas de problèmes entre Achères-Ville et Nanterre Préfecture.* »

**Maurice Solignac, Vice-président du Conseil général des Yvelines et Conseiller municipal de Saint-Germain-en-Laye**, estime que l'opération doit conserver la notion de connexion entre les lignes radiales, d'où l'importance du tronçon Saint-Germain Grande Ceinture – Saint-Germain RER A. Par ailleurs, il rappelle que la rentabilité exprimée sur le secteur de Saint-Germain-en-Laye (pour la phase 1) tourne autour de 8 % alors qu'elle est de 6 % pour le reste de la ligne (phase 1 et phase 2). Cette radiale à Saint-Germain-en-Laye est à ce titre indispensable.

**Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye**, rappelle que la phase 1 du projet porte l'esprit même de cette nouvelle liaison en s'interconnectant au réseau existant à Saint-Germain RER.

Le STIF répond au sujet de l'opportunité du projet de l'antenne entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER. Il explique que la raison fondamentale qui justifie le tronçon Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture – Saint-Germain-en-Laye RER A est de créer un mode structurant pour relier du nord au sud deux lignes radiales de transports en commun. Cet effet de maillage crée un « effet d'induction », c'est-à-dire que des personnes qui prenaient leur voiture vont être incitées à se rabattre sur le tram-train. Aujourd'hui des habitants de Saint-Germain-en-Laye travaillant à Saint-Quentin-en-Yvelines prennent leur voiture, demain, ils pourront prendre le tram-train. Le tram-train génère un effet d'attraction lié à un niveau de service nettement supérieur par rapport au service actuel.

Le STIF ajoute que la branche allant de Saint-Germain Grande Ceinture au RER A est indispensable car elle garantit le rabattement vers le RER A dès la première phase. C'est une garantie de service et de rentabilité du projet. Si cette branche n'est pas réalisée, c'est le cœur du projet qui se trouve remis en cause. Cette branche fait intrinsèquement partie du projet Tangentielle Ouest, ce qui sera d'ailleurs rappelé lors de l'enquête publique.

- Quelques avis questionnent avant tout l'ordre de priorité entre la réalisation de la liaison entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER et le prolongement de la Tangentielle Ouest vers le nord.
  - Un participant regrette que la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye soit réalisée avant la phase 2 en précisant que cela fait 70 ans que la ville de Poissy attend le projet mais que pour autant la « virgule de Saint-Germain » est réalisée en priorité alors même que les voies existent déjà à Poissy.
  - Un participant évoque le risque de contestation très fort lié à la réalisation de cette « virgule ». Il demande s'il est possible de dissocier cette partie du tracé du reste du projet afin que cela ne bloque pas l'ensemble.

**Dominique Lefebvre, Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise**, dans une contribution écrite à la concertation, demande que soit réétudiée l'opportunité de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye, et, a minima, que soit reconsidéré l'ordre de priorité entre la « virgule » et le tronçon nord. Cet ordre de priorité doit être pleinement cohérent avec le respect des financements disponibles et l'importance des bassins de vie et d'emplois desservis.

**Frédéric Bernard, Maire de Poissy**, regrette que la priorité soit donnée au tronçon Saint-Germain GC – Saint-Germain RER A. Il retient qu'au-delà des lourdes incidences financières, ce prolongement sera vecteur de retard du fait d'une mobilisation probable des associations de préservation des sites protégés. Il maintient la proposition substitutive au prolongement jusqu'au RER A à Saint-Germain-en-Laye de la mise en service d'une liaison avec bus en site propre à haut niveau de service. Néanmoins, si ce prolongement à Saint-Germain-en-Laye est maintenu, il convient, selon Monsieur le Maire, de le reporter et d'engager prioritairement le prolongement jusqu'à Achères.

Le STIF explique que le projet a une histoire et qu'il a fait l'objet d'une concertation fin 2008. Cette concertation a conduit à préconiser le prolongement vers Saint-Germain-en-Laye RER en passant par le Camp des Loges. Il ne s'agit pas d'un choix arbitraire, c'est l'aboutissement de la concertation. La demande était de réaliser une Tangentielle Ouest allant jusqu'à Saint-Germain-en-Laye RER. Le projet a été étudié depuis 2009 en tenant compte des enseignements de cette concertation.

La station du Camp des Loges desservira le stade ainsi qu'une zone d'habitat et d'emplois. Le nombre d'emplois significatif sera amené à se développer à l'horizon de la Tangentielle Ouest (projet Galileo, renforcement de la fonction de commandement). Cette station apportera un vrai service aux personnes qui souhaitent bénéficier de l'équipement sportif, aux militaires et aux civils qui travaillent et habitent sur le site.

## 2/2/2 Le coût et le financement de la phase 2 du projet Tangentielle Ouest

### ■ Le coût du projet

- Le projet est parfois jugé **onéreux**, notamment par rapport à d'autres alternatives de transport et au regard du contexte économique actuel.
  - « *En mettant les bus en quantités/ fréquences suffisantes entre Achères et Poissy, Saint-Germain et Poissy on aurait à 90 % le même résultat et cela ne coûterait pas 135 millions d'euros* »
  - « *Projet ruineux ! Au déficit de la ligne Saint-Germain / Noisy s'ajoute cet investissement sans avenir !!! Les lignes de bus mieux gérées suffiraient à satisfaire la population pour les années de crise actuelles.* »
  - « *Projet trop onéreux avec trop d'impact sur l'environnement pour un intérêt général qui n'est pas à la hauteur. Dépenses inutiles à l'époque où nous sommes* »
  - « *Comment réduire le coût de cet investissement = 135 millions d'euros sans matériel roulant alors que notre dette publique s'élève à 1 800 milliards d'euros ? Encore des dettes pour nos enfants et petits-enfants ! Quand comprendrons-nous que nous ne pouvons plus vivre à crédit ??? Pouvez-vous trouver des solutions pour en diminuer le coût ? C'est indispensable ! Merci.* »
- Un contributeur juge le projet également onéreux mais néanmoins **nécessaire** : le service rendu justifie selon lui le coût du projet.
  - « *Ce projet coûte cher, mais permettra de se déplacer sans voiture et aidera peut-être les gens à trouver du travail plus facilement* »

Le STIF explique que la phase 2 est estimée à 135 millions d'euros à ce stade, cette estimation sera affinée dans la suite des études. Il est à noter que la création de la station Achères-Chêne-Feuillu engendrerait un coût supplémentaire d'environ 50 millions d'euros par rapport au projet initial. L'insertion du terminus à l'est des voies ferrées à Achères-Ville nécessiterait quant à lui environ 10 millions d'euros supplémentaires.

Le STIF explique que pour tous les projets d'Île-de-France, les coûts sont toujours annoncés et calculés de la même manière : des coûts estimatifs en phase DOCP (Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), précisés lors de la phase du schéma de principe puis encore davantage en phase d'Avant-Projet. Ces derniers servent de base au plan de financement. Il est normal que les coûts de la phase 1 (220 millions d'euros) soient plus précis que ceux de la phase 2, chiffrés de manière moins fine compte tenu du stade d'avancement des études. Ces coûts seront précisés, il ne faut pas confondre coûts et financement.

#### ■ Le financement du projet

- 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.
  - Un participant note que le budget de la phase 2 n'est pas confirmé alors qu'il l'est pour la phase 1. Aussi, s'il n'est pas possible de sécuriser l'ensemble du budget, il suggère de faire une liaison d'Achères-Ville RER à Saint-Cyr-l'École dans le cadre d'une phase 1 bis.
  - Un participant s'interroge quant à la participation de l'État au financement, et quant la suite du projet si l'État ne finance pas la phase 2.

**Alain Outreman, Maire d'Achères**, rappelle que le Conseil général apporte son financement au projet à deux conditions : l'interconnexion avec les lignes ferroviaires du groupe V et le prolongement vers Achères. Il souhaite que soit très vite déterminée l'enveloppe financière de cette deuxième phase qui aujourd'hui n'est pas budgétée.

- Des élus craignent que le **coût de la phase 1** ne vienne entamer les financements de la phase 2.

**L'Association Confluence Seine-Oise**, appréhende que l'ampleur des financements mobilisés pour le métro automatique du Grand Paris Express et les mesures prises en faveur du retour à l'équilibre des comptes publics ne renforcent l'incompatibilité budgétaire entre la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye et le prolongement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Achères.

**La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise**, demande que le coût de la phase 1 soit maîtrisé de telle sorte que le Contrat de Projet Région-Département (CPRD) Région-Yvelines puisse financer comme escompté le prolongement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Achères-Ville.

**Frédéric Bernard, Maire de Poissy**, craint que la réalisation de la phase 1 retarde, voire rende impossible la réalisation de la phase 2 du fait du coût très important de cette première phase, et demande si une fois que la gare de Saint-Germain-en-Laye sera réalisée, il restera assez d'argent pour réaliser la gare d'Achères-Chêne-Feuille, aller à Poissy, voire plus loin.

**Alain Outreman, Maire d'Achères**, estime que l'enveloppe financière de cette deuxième phase est largement amputée par le prolongement Saint-Germain-en-Laye Grand Ceinture - Saint-Germain-en-Laye RER A.

- Au contraire, certains élus se disent **confiants quant au financement de la phase 2** de la Tangentielle Ouest.

**Maurice Solignac, Vice-président du Conseil général des Yvelines et conseiller municipal de Saint-Germain-en-Laye**, se dit très confiant sur le futur Contrat Particulier État-Région pour la période 2014 - 2020 qui comportera le secteur de la Tangentielle Ouest. La participation de l'État au financement n'est pas connue à ce jour mais le principe est inscrit dans ce plan. Il souligne enfin qu'il est rare en France de voir un projet aussi ambitieux que Tangentielle Ouest déjà financé a priori à hauteur des deux tiers par la Région et le Département.

**Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France**, affirme que le financement de la phase 1 n'enlève rien à la phase 2 du projet. Il rappelle que le Nouveau Grand Paris prévoit l'ensemble des projets d'ici 2030 et en assure le financement. Le fait que la Tangentielle Ouest (phases 1 et 2) soit inscrite dans le Nouveau Grand Paris est une garantie importante pour son financement et donc sa réalisation.

Le STIF explique que le plan de financement de la phase 2 appellera les mêmes interlocuteurs, à savoir l'État, la Région Île-de-France et le département des Yvelines, selon des proportions qui seront précisées par la suite. L'objectif est bien de réaliser le projet au plus vite.

- Au-delà des coûts d'investissement pour le projet, un participant demande **comment sera financée son exploitation**.

Le STIF précise qu'il finance les coûts d'exploitation et le matériel roulant pour la ligne Tangentielle Ouest dans ses phases 1 et 2.

Les porteurs de projet indiquent que tous les sujets techniques vont être travaillés dans la suite des études pour que les solutions techniques répondent à la fois au meilleur coût technique en matière d'investissement mais aussi en matière de fonctionnement. L'objectif est que le projet représente le moindre coût d'exploitation possible pour les financeurs et la population, qui est le payeur final de l'investissement public. Les deux sujets sont travaillés : le coût d'investissement et d'exploitation.

## 3/ LE TRACÉ ET LES STATIONS

### 3/1 Les demandes de dessertes

#### 3/1/1 Les demandes d'itinéraires alternatifs à Poissy

**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.**

- Un habitant de Poissy évoque le projet des terrasses de Poncy au sud de Poissy. Selon lui, il aurait été préférable de réaliser une gare dans le secteur de la Coudraie plutôt que de desservir Saint-Germain-en-Laye qui est déjà très bien desservi. Il suggère de revoir le tracé via Poissy Sud et Chambourcy, afin d'offrir une desserte plus intéressante pour les Pisciacais.
- « *Domage que le passage par le centre de Poissy soit abandonné* »
- **L'association Mieux vivre à Saint-Germain Sud** regrette que les quartiers Nord de Poissy (Saint-Exupéry) ne soient pas suffisamment desservis. Selon elle, si le tram-train sortait de la Grande Ceinture au moment où celle-ci entre dans la forêt vers Achères et que l'on créait une station à Saint-Exupéry, puis que l'on suivait les voies du groupe V, cela rendrait service aux habitants. L'association estime que Poissy ne doit pas être considérée comme une ville de transit, et qu'il convient de réaliser une vraie ligne de desserte de Poissy, même si elle est plus coûteuse.

**Frédéric Bernard, Maire de Poissy**, rappelle que la Ville avait fait une proposition pour faire passer la Tangentielle Ouest par le haut de Poissy pour rejoindre le secteur de Poncy, afin de désenclaver le quartier de la Coudraie, avant de redescendre dans le centre-ville. Il rappelle que le réalisme a fait préférer la reprise du projet initial afin d'aller vite. Il précise qu'il ne faut pas ajouter des tracés dans chaque ville qui remettraient en cause la cohérence du projet et l'empêcheraient d'aboutir.

Les porteurs de projet indiquent qu'un tracé urbain, quittant le Réseau Ferré National à Poissy Grande Ceinture, a bien été étudié. Il empruntait les rues de Poissy pour arriver jusqu'au parvis de la gare de Poissy RER et ainsi assurer la correspondance avec le groupe V. Ensuite deux tracés avaient été envisagés :

- soit abandonner la desserte d'Achères et s'arrêter à Poissy RER,
- soit poursuivre le tracé urbain de Poissy RER à Achères-Ville RER en traversant la ville le long de l'usine Peugeot.

Cette dernière option a été étudiée mais suscitait des difficultés techniques et une opposition d'acteurs locaux. Une réflexion plus approfondie a dû être menée sur la solution à adopter concernant la correspondance avec le groupe V. Suite à un courrier co-signé par les villes de Poissy, Achères, Conflans-Saint-Honorine et l'agglomération de Cergy-Pontoise, le 28 mai 2010, il a été acté de poursuivre les études sur le tracé ferroviaire tel que présenté aujourd'hui et que la correspondance avec le groupe V serait étudiée ultérieurement.

Concernant la desserte du quartier Saint-Exupéry, le STIF précise que la demande de desserte du quartier a été entendue mais qu'il faut étudier ce que cela représente en termes d'ouvrages supplémentaires et de coûts, et rester très prudents sur la possibilité de mettre en œuvre cette solution.

**3/1/2 Les demandes de desserte directe de Saint-Germain-en-Laye à Achères et Cergy**

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.

- « La plupart des voyageurs venant de Poissy/Achères/Conflans/Cergy vont devoir effectuer un changement à St-Germain GC pour se rendre à St-Germain RER. Pas pratique. Il suffirait de rajouter une station un peu plus haut de St-Germain GC pour que la liaison entre Achères et St-Germain RER A s'effectue sans changement. »
- Un participant explique que les habitants de Poissy, Conflans et Achères (soit au total environ 100 000 habitants), vont arriver à la gare de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et vont revenir sur leurs pas pour rejoindre le RER A via le Camp des Loges. Il propose une interconnexion au niveau du Camp des Loges pour éviter ce retour en arrière et permettre un gain de temps. Il demande si une liaison directe entre Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye RER est possible.
- Un participant interroge les porteurs de projet sur une potentielle liaison du Camp des Loges vers Poissy et Achères, et demande pourquoi cela n'a pas du tout été présenté : est-ce techniquement infaisable, très coûteux ou très pénalisant pour la forêt ? Il souligne par ailleurs qu'alors que, lors de la concertation de 2008, trois tracés avaient été proposés pour la desserte de Saint-Germain-en-Laye, aucune alternative n'a été proposée en ce qui concerne le tracé de la phase 2 de TGO vers le nord. Il demande s'il est possible d'envisager un « rebroussement » à Saint-Germain-en-Laye afin de permettre une égalité de desserte vers le nord et vers le sud.

Pascal Lévêque, conseiller municipal de Saint-Germain-en-Laye, demande pourquoi il ne serait pas possible de permettre au tram-train une bifurcation vers le nord, soit à la sortie du Camp des Loges, soit en changement de sens au niveau de la Grande Ceinture.

Le Conseil général du Val d'Oise demande quant à lui, dans une contribution écrite à la concertation, « la réalisation d'une étude sur la possibilité d'une liaison directe de centre-ville à centre-ville entre Saint-Germain-en-Laye RER A et Cergy-Pontoise RER A, sans rupture de charge. »

Le STIF note que cette demande de connexion directe entre Achères et Saint-Germain RER A confirme le bien-fondé de la réalisation de l'antenne de Saint-Germain.

Le STIF revient sur la proposition d'interconnexion au Camp des Loges. La phase 1 permet un trajet sans rupture de charge de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER. La phase 2, compte tenu de la configuration du site ferroviaire, permet un parcours sans rupture de charge de Saint-Cyr RER à Achères-Ville RER. Par contre, un usager souhaitant aller d'Achères-Ville RER à Saint-Germain-en-Laye RER fera sa correspondance en gare de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture. Il y aura donc une correspondance de quai à quai à Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture pour repartir dans l'autre sens.

Un trajet direct entre Achères-Ville RER et Saint-Germain-en-Laye RER aurait pu être envisagé mais il aurait fallu que le tram-train se déconnecte de la Grande Ceinture et traverse la RN184, avec un aménagement de voie ferrée très complexe, il faudrait probablement réaliser des aménagements souterrains pour rejoindre directement l'avenue Kennedy. Une deuxième zone de transition\* serait également à créer au niveau du carrefour et techniquement il n'a pas été trouvé de solution.

La solution de rebroussement à Saint-Germain Grande Ceinture impliquerait en outre de retenir un schéma d'exploitation qui n'est plus en fourche comme celui qui est retenu aujourd'hui mais une configuration beaucoup plus compliquée et coûteuse par rapport au projet qui a été présenté.

Néanmoins, le STIF déclare que la demande d'amélioration de la liaison sans rupture de charge entre Saint-Germain et Cergy a été entendue. Elle fera partie des réflexions à mener dans le cadre des études du prolongement à Cergy, même si l'on sait d'ores et déjà que cela génère des coûts importants, et peut-être des impossibilités techniques.

\* Une zone de transition permet au tram-train de passer du mode train au mode tramway, et inversement, sans interrompre sa course. La zone de transition est constituée d'une « zone neutre », c'est-à-dire non électrifiée, que le tram-train franchit sur son élan. Le franchissement de la zone de transition n'est pas ressenti par les voyageurs.

**3/2 Les demandes de prolongements****3/2/1 Un prolongement jusqu'à Cergy**

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.

- « La TGO doit être prolongée jusqu'à Cergy pour alléger le RER. »
- « Relier Cergy est une priorité. »
- « Je suis partisan sans réserve de ce projet, tant pour sa partie Nord que Sud, mais il convient de ne pas remettre ad vitam aeternam le prolongement vers Cergy. »
- Un participant s'interroge plus particulièrement quant à l'articulation entre le projet Tangentielle Ouest phase 2 et la réalisation de la liaison avec Cergy : existe-t-il la volonté de lancer les études du prolongement vers Cergy en même temps que la phase 2 sans remettre en cause le planning sur cette phase 2 ?

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, en réunion publique, souligne que la priorité est selon elle que la Tangentielle Ouest arrive au plus vite à Achères. Par ailleurs, dans un courrier adressé au STIF, la Communauté d'agglomération demande que soient engagées les études sur le prolongement vers Cergy dans les plus brefs délais afin de déterminer au mieux l'implantation de la station Tangentielle Ouest à Achères-Ville.

Le STIF répond qu'après la concrétisation des phases 1 et 2, le prolongement vers Cergy sera étudié.

Le STIF indique que le prolongement vers Cergy est planifié à l'horizon 2030 dans le projet de nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF 2012). Une étude sectorielle sur Cergy a été réalisée, dont les premiers résultats ont été présentés au mois de décembre 2012 avec un certain nombre de propositions. Le STIF souhaite relancer les études sur ce prolongement à partir du moment où la phase 2 de la Tangentielle Ouest sera « stabilisée ».

À noter que le choix est ou quest de l'insertion du terminus à Achères-Ville est stratégique car il a une influence forte sur le prolongement vers Cergy. Par ailleurs, le prolongement vers Cergy doit être réfléchi en lien avec le projet du Grand Port d'Achères, qui devrait faire l'objet d'un débat public prochainement.

**3/2/2 Un prolongement jusqu'à Versailles**

Le souhait d'un prolongement jusqu'à Versailles est évoqué dans plusieurs avis, dans une moindre mesure par rapport au prolongement jusqu'à Cergy.

- « On attend toujours la remise en service du train reliant St Cyr / Versailles. »
- « Prolonger jusqu'à Versailles-Chantiers ! »
- « Le projet est nécessaire, mais il faudrait penser à prolonger la ligne le plus rapidement possible (avant 2020) jusqu'à Versailles-Chantiers, pour permettre la connexion avec la tangentielle sud et créer une « Tangentielle Ouest-Sud » (Cergy / Achères / Evry). Cela éviterait d'ailleurs d'effectuer des travaux d'accessibilité massifs (et coûteux !) sur la GC Sud (actuellement RER C). »
- « J'utilise les transports en commun au quotidien, notamment pour un trajet domicile / travail (à Paris), et favorable à l'extension de ceux-ci. Néanmoins, je déplore le tracé retenu. Au sud, il est regrettable de ne pas relier Saint-Germain à Versailles. »

Les porteurs de projet précisent que le prolongement vers Versailles est inscrit au projet de nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF 2012), à l'horizon 2030.

Le STIF indique qu'au regard des études pilotées par RFF et réalisées par Systra, poursuivre jusqu'à Versailles offrirait à l'heure actuelle un niveau de service relativement modeste pour un coût très élevé. Ce prolongement ne permettrait pas la réutilisation des voies existantes et nécessiterait de créer des infrastructures complexes afin de ne pas perturber les transports existants, moyennant un investissement de 220 à 260 millions d'euros. Le coût et le niveau de service associés au prolongement à Versailles ne permettent donc pas de faire ce prolongement tout de suite. Néanmoins il est envisageable que les études soient conduites ultérieurement, la priorité étant pour le moment de réaliser les phases 1 et 2.

**3/2/3 Une liaison directe Cergy-Versailles**

Plusieurs avis mettent en avant le souhait de voir se réaliser une ligne reliant directement Cergy à Versailles.

- Un participant juge que la priorité est une liaison allant de Cergy à Versailles.
- « Nécessaire pour rejoindre rapidement Cergy et Versailles. »
- « Projet qui aura tout son sens s'il va jusqu'au bout, c'est-à-dire s'il permet de relier Cergy à Versailles. »
- « Tant que la Grande Ceinture ne reliera pas Cergy à Versailles, cette ligne sera un fiasco. »
- Les associations Yvelines Environnement et Les Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly expriment leur déception sur le tracé allant « de nulle part à ailleurs » alors que c'est une liaison reliant Cergy à Versailles qui est attendue.

Alain Outreman, Maire d'Achères, estime que la Tangentielle Ouest devrait normalement être bouclée dans sa partie sud jusqu'à Versailles, et même plus loin, et être reliée jusqu'à la ville de Cergy au nord.

Le STIF indique que des prolongements à un horizon plus lointain sont inscrits au projet de nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF 2012) notamment vers Versailles au sud. On ne pourra cependant envisager un prolongement ultérieur vers Cergy et Versailles sans mise en œuvre préalable des phases 1 et 2 de la Tangentielle Ouest.

**3/2/4 Un prolongement jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines**

Enfin, le prolongement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines fait l'objet d'un nombre plus restreint de demandes.

- Un contributeur se dit favorable au projet et affirme que celui-ci « doit nécessairement aller jusqu'à Cergy et Saint-Quentin, pôles d'emplois structurants de l'Île-de-France. »
- Un participant s'interroge sur l'opportunité de la création d'une gare à Saint-Cyr-l'École et non à Saint-Quentin-en-Yvelines, qui constitue un grand bassin d'emplois.

La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines indique, dans un courrier adressé au STIF, que Saint-Quentin représente à la fois un pôle d'habitants et un pôle d'emplois majeur du département, il semble donc important que les usagers des transports puissent effectuer leurs déplacements en réduisant au maximum les ruptures de charges. Dans ce sens, le raccordement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines permettra de proposer une offre de transport en commun attractive et efficace pour relier le nord et le sud de l'ouest francilien. La collectivité rappelle son attachement au raccordement de la Tangentielle Ouest au pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui permettra d'assurer la continuité des échanges d'Achères-Ville à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les porteurs de projet indiquent que le prolongement de la Tangentielle Ouest à Saint-Quentin-en-Yvelines n'est pas inscrit au projet de SDRIF 2012 de la Région Île-de-France. Cependant, des premières études ont été menées à l'initiative de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Les résultats de ces études viendront alimenter celles que le STIF mènera en 2013 sur la desserte en transport en commun en site propre de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

**3/3 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.

**3/3/1 La station Poissy Grande Ceinture****■ L'intégration de la station dans son environnement urbain et paysager**

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.

- Un petit nombre d'avis évoque l'attention à accorder à la préservation du cadre de vie aux abords de la station.
  - « Nous habitons à côté de la forêt à Poissy et nous sommes très intéressés par les infrastructures qui vont être mises en place pour conserver la qualité de vie de ce quartier (passages protégés pour aller en forêt, murs anti-bruit...) »

Karl Olive, Conseiller général des Yvelines, insiste sur la nécessité de réhabiliter la gare de Poissy Grande Ceinture, tout en prenant en compte les alentours et le cadre de vie.

RFF précise que sur les aspects d'intégration paysagère et sur le quartier la Bruyère, il n'y aura pas de difficultés majeures concernant l'insertion au cadre de vie du tram-train dans ce quartier, compte-tenu du fait que le tracé emprunte en grande partie l'infrastructure existante.

SNCF confirme que le bâtiment-gare de Poissy Grande Ceinture ne restera pas en l'état. Les abords de la gare seront réaménagés, il faudra soigner le lien entre les quais et la ville. Les quais seront refaits. Le bâtiment voyageur sera soit démolit, soit réhabilité, pour un usage autre que ferroviaire.

- Plusieurs avis portent sur le sujet du stationnement et des flux de transport aux abords de la gare. Il ressort des avis et des interventions que l'offre de stationnement devra être revue et augmentée.
  - « Comment doit-on aménager la gare [station] de Poissy Grande-Ceinture en termes d'accès (sud et nord), de stationnements, de desserte bus, navette, taxi... ? »
  - « À la gare de la Grande Ceinture de Poissy, quels aménagements sont prévus pour le stationnement des automobiles, motos et pour les personnes venant utiliser ce nouveau moyen de transport ? »
  - Un participant évoque les difficultés qu'entraînera le flux d'automobilistes qui viendront chercher des usagers à la gare. Il demande ce qui est envisagé à cet égard en termes de stationnement et d'aménagement de type « dépose minute ».

Karl Olive, Conseiller général des Yvelines, souhaite qu'une attention particulière soit accordée à l'insertion de la ligne dans le quartier de La Bruyère qui connaît déjà des problèmes liés au stationnement et au trafic automobile. Il considère que des places de stationnement doivent être réalisées.

Fredrik Bernard, Maire de Poissy, précise qu'il convient d'être vigilant au secteur de La Bruyère pour ne pas que les riverains soient dérangés par un nombre trop important de voitures. Elles viendraient encombrer le secteur, avec une gare aux abords de laquelle on ne pourrait pas stationner. Monsieur le Maire estime qu'il convient de réfléchir à l'implantation d'un parking en silo.

Ghislaine Sénée, Conseillère régionale d'Île-de-France, rappelle que l'objectif du projet n'est pas de réaliser des parkings mais de pouvoir accéder aux gares par des transports en commun et des circulations douces.

Sur la question du stationnement, le STIF confirme qu'il s'agit d'un sujet important : la conception du site devra permettre de répondre aux besoins de dépose minute. L'enjeu majeur est de réorganiser le réseau de bus afin que les habitants et les riverains puissent rejoindre la gare sans difficulté et dans de bonnes conditions. La réalisation d'un parking d'ampleur ne serait pas envisageable dans un centre urbain dense (site contraint), d'autant que son coût ne pourra pas être intégré au coût global du projet. Dans ce cadre, le STIF informe qu'il n'y a pas de projet de parc relais à côté de la gare de Poissy. S'il devait y avoir un parking, alors ce projet serait indépendant du projet Tangentielle Ouest et devrait impliquer la Ville.

Les porteurs de projet soulignent qu'à ce stade des études, le projet Tangentielle Ouest devrait avoir un impact très limité sur le stationnement existant. Le cas échéant, il serait recherché une compensation adaptée aux besoins locaux des riverains et commerces, avec en priorité une restitution des stationnements aux abords des commerces et une mutualisation des aires de livraison.

#### ■ La liaison de la station de la Tangentielle Ouest à Poissy GC avec la gare de Poissy RER

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.

– « Pourquoi une correspondance simplifiée et proche de la gare de RER A de Poissy n'est pas proposée ? »

Frédéric Bernard, Maire de Poissy, insiste pour sa part quant à la nécessité d'innover afin de relier les deux pôles, de manière à ce que les gens qui arrivent à Poissy puissent accéder à toutes les gares sans difficulté. Si les gens ne peuvent pas se garer ni accéder au RER A, la ligne Tangentielle Ouest ne sera pas suffisamment fréquentée et elle perdra de son intérêt.

Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, ajoute que lorsque la station de Poissy Grande Ceinture sera mise en service, l'offre de bus sera améliorée dans toute la ville, le réseau restructuré comportera une liaison avec Poissy RER.

Le STIF affirme que la liaison entre les quartiers et le plan de desserte des transports en commun est un vrai sujet et qu'il faudra trouver des solutions pour que le rabattement bus vers la halte Tangentielle Ouest se fasse dans de bonnes conditions.

### 3/3/2 La station Achères-Chêne-Feuillu

#### ■ L'opportunité et les délais de réalisation

Les avis sont globalement favorables à la réalisation de la station Achères-Chêne-Feuillu, et quelques questions ont trait à son articulation avec les autres projets du territoire.

- Cette offre de desserte nouvelle a la faveur de certains contributeurs et de certains élus.
  - Un contributeur estime qu'il est « dommage de réaliser les études sans la gare d'Achères-Chêne-Feuillu. Cela permettrait d'alléger la ligne A du RER, branche Cergy, saturée tous les matins dès 7 h 00. J'invite les élus et autres acteurs de ce sujet à prendre le RER tous les matins et soirs aux heures de pointe. »
  - « C'est un mal utile ; j'habite près du Chêne-Feuillu, nous avons déjà beaucoup de nuisances sonores : train, RER, avions ... mais je suis sûre que mes amis venant de Chatou trouveront le trajet en transports en commun moins long ! (Chatou-Achères 1 h 30 ! ) »
  - « Une gare à Achères-Chêne-Feuillu est indispensable pour le site du Technoparc et le quartier ouest de la ville »

- La réalisation de cette station est également évoquée en lien avec d'autres projets d'ampleur du territoire, notamment la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et le Contrat de Développement Territorial de la Confluence Seine-Oise.
  - Un participant s'interroge sur la réalisation de la station, et demande, si celle-ci est conditionnée par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, dans quels délais celle-ci serait envisagée.
  - François Boudier, Directeur général des services de la ville d'Achères, demande, sur la question du Chêne-Feuillu, que les mesures conservatoires ne soient pas intégrées dans la concertation de la phase 2 car la réflexion n'est pas mûre. Il demande d'envisager un périmètre élargi notamment jusqu'au Triangle des ambassadeurs et à Grand-Cormier. Il faut selon lui intégrer une réflexion plus globale qui tienne compte du projet Eole, du projet de Contrat de Développement Territorial mais aussi de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et du RER A. François Boudier estime qu'un travail reste à réaliser sur ce sujet qui ne doit pas être intégré directement dans la phase 2 du projet TGO : il faut se donner du temps sur cette gare.

Emmanuel Fruchard, Conseiller municipal à Saint-Germain-en-Laye, se dit favorable à la gare d'Achères-Chêne-Feuillu afin de bénéficier d'une correspondance avec les trains grandes lignes : « À l'image de ce qui se fait par exemple à Massy-Palaiseau avec le TGV, je pense qu'il est intéressant d'ajouter une gare en banlieue et d'y faire s'arrêter une partie des trains grandes lignes. Aujourd'hui, je regrette par exemple de voir passer les trains pour Rouen ou Caen sans arrêt à Poissy. »

Alain Outreman, Maire d'Achères, souhaite que les études sur le positionnement de la gare du Chêne-Feuillu soient élargies en termes de périmètre afin de prendre en compte le secteur de la Confluence tel qu'il est défini dans le protocole qui sera signé prochainement.

Le STIF rappelle que l'intérêt de la gare du Chêne-Feuillu est d'assurer :

- une correspondance avec les lignes du groupe V de Saint-Lazare, c'est-à-dire entre les trains qui vont de Paris à Mantes et la Tangentielle Ouest,
- une desserte pour les personnes qui habitent ou travaillent dans le secteur.

Sur la première fonction, il y a aujourd'hui un nombre très important de trains qui circulent sur le groupe V. Il n'est pas possible de créer des arrêts supplémentaires sur ce groupe V avec l'infrastructure telle qu'elle existe aujourd'hui.

Un arrêt sur Achères-Chêne-Feuillu peut être rendu possible avec la création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) qui réduira la circulation des grandes lignes ferroviaires. Mais si la LNPN n'est pas réalisée, cette fonction de correspondance ne pourra pas être assurée. La Commission Mobilité 21 doit se prononcer en juin 2013 sur une hiérarchisation des projets du Schéma National des Infrastructures de Transport. Le devenir de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dépendra des conclusions de la commission\*.

La deuxième fonction de desserte du secteur est celle des habitants, des riverains, des gens qui travaillent à proximité. Le secteur d'étude pour l'implantation de la station est large. Les études de DOCP, base de la concertation préalable, représentent un stade d'études amont et sont encore peu détaillées. À ce stade, les maîtres d'ouvrage recueillent l'avis des habitants, des usagers et en tirent des orientations. Les options seront analysées lors des études ultérieures appelées « Schéma de principe ».

Aujourd'hui la question d'un arrêt Tangentielle Ouest à Achères-Chêne-Feuillu reste ouverte et les maîtres d'ouvrage sont là pour entendre les points de vue des différentes parties prenantes.

#### ■ L'impact sur le cadre de vie

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.

\* Les réponses des maîtres d'ouvrage ont été apportées avant la remise du rapport de la Commission Mobilité 21 (dit « rapport Duron ») au Premier ministre le 27/06/2013 sur le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). Suivant l'un des scénarios proposés par la Commission, le Premier ministre, dans son rapport « Investir pour la France » du 09/07/2013, fixe dans ses premières priorités le traitement du nœud Paris St-Lazare-Mantes, par la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie sur ce tronçon.

- Plusieurs participants, habitants du quartier du Chêne Feuillu, redoutent les problèmes liés au **stationnement**.
  - Un participant fait part de ses interrogations et inquiétudes. Le Chêne-Feuillu est une zone pavillonnaire construite sur le modèle « américain », c'est-à-dire sans trottoirs, ce qui limite les possibilités de stationnement et s'avèrera selon lui totalement inadapté si le nombre de voitures dans le secteur augmente.
  - « Nous sommes propriétaires d'un pavillon au Chêne-Feuillu et à proximité du point envisagé pour la construction de la gare. Nous sommes absolument contre ce projet qui détériorera notre cadre de vie ainsi que celui de nos enfants qui jouent très souvent dans l'air de jeu. Une gare en pleine zone pavillonnaire et qui plus est très familiale, n'a pas de sens. Forcément beaucoup d'usagers viendront garer leur voiture chez les riverains, c'est une lubie de penser que tous les usagers arriveront en vélo ! La gare pourrait être construite plutôt aux abords du Technoparc où l'accès à une gare pour le tram-train serait plus approprié que ce soit pour les étudiants du lycée ou les salariés des entreprises ! »
  - « Quid du stationnement des usagers alors que nous sommes dans une zone pavillonnaire déjà peu facile en termes de stationnement. Dans ce cas la préservation de l'environnement et de la forêt de Saint-Germain va en souffrir. Nous avons un circuit de bus qui peut amener les passagers facilement à la gare d'Achères-Ville et qui a été renforcé récemment. Je ne suis pas contre la réouverture de la ligne au trafic passager mais peu enclin à voir une gare dans cette zone. »

Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France, comprend que la station puisse interpellier du fait de sa localisation à proximité de la forêt. Néanmoins, il faut garder en mémoire le fait que, dans le plan de mobilisation, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) en projet permettra de désengorger les lignes du nord des Yvelines. La connexion des lignes du groupe V avec la Tangentielle Ouest au niveau de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu permettra une bien meilleure desserte des Yvelines avec un temps de transport allégé.

Le STIF entend l'inquiétude des riverains liée à un effet d'attraction d'automobilistes qui serait généré par la station du Chêne-Feuillu. Le STIF précise qu'à ce stade la station Achères-Chêne-Feuillu est prévue en mesure conservatoire, du fait des incertitudes sur les délais de réalisation du projet LNPN. Concernant la fonction de desserte de la station Achères-Chêne-Feuillu, le STIF rappelle qu'elle éviterait aux habitants de ce quartier souhaitant emprunter la Tangentielle Ouest de se rendre jusqu'à Achères-Ville. La préoccupation de se prémunir contre les véhicules qui viendraient de l'extérieur du quartier relève d'une question de gestion du stationnement, qui doit être décidée en lien avec la ville d'Achères. Le STIF précise que la création d'une station de transports en commun ne s'accompagne pas systématiquement de créations de stationnements automobiles, comme le montrent de nombreux exemples dans toutes les villes de France.

- Le public exprime également des craintes au sujet des **nuisances sonores**, et interroge les porteurs de projet sur l'attention accordée à ce sujet.
  - « Crainte de nuisances sonores pour les habitants de la ZAC Saint-Hubert Chêne-Feuillu (nombre de passages de trains largement augmenté) je suis tout à fait contre, il y en a assez. »
  - « J'espère que vous serez attentifs aux nuisances sonores. Le lotissement du Chêne-Feuillu est juste derrière les voies. »
  - « Habitant la ZAC Saint-Hubert (Chêne Feuillu), je suis, comme beaucoup de propriétaires, très inquiet quant à l'impact de la réouverture de la ligne sur le bruit (arrachage d'arbres qui absorbent le bruit des lignes plus loin !), l'éventuelle perte de terrain / bande de terre au-delà des propriétés. L'ensemble immobilier va perdre de sa tranquillité. Actuellement, il y a un monticule de terre qui maintient la zone immobilière des passages des trains. »
  - Un participant s'interroge sur l'impact en termes de bruit sur le cadre de vie des riverains du Chêne-Feuillu.

SNCF explique que le matériel roulant répond à des normes officielles strictes sur le seuil de tolérance sonore à ne pas dépasser pour un transport en commun. Des circuits d'essais existent afin de vérifier que le matériel roulant respecte les normes prescrites, et ceci à chaque palier de vitesse. De plus, pendant les travaux et après les travaux, des mesures de bruit seront réalisées pour vérifier que les normes sont respectées. Enfin, des traitements supplémentaires peuvent être envisagés sur les éléments de roulement des rames, ou sur les rails et les plateformes, pour minimiser l'impact de la ligne.

SNCF évoque à titre d'exemple la ligne de tram-train entre Aulnay et Bondy en Seine-Saint-Denis, le T4, dont les rames sont moins bruyantes que les voitures qui circulent à proximité et que des trains classiques.

Le STIF précise que l'étude d'impact qui sera réalisée pour le dossier d'enquête publique inclut une estimation du bruit futur (différence entre le bruit actuel et le bruit futur). L'Autorité Environnementale examinera l'étude d'impact sur cette question notamment. Si l'impact est jugé fort, des mesures compensatoires seront prises. Aux différentes étapes du projet, le public dispose de tous les éléments techniques sur les impacts potentiels du projet.

Le STIF précise que s'il est nécessaire de couper des arbres pour faire une halte à Chêne-Feuillu, et s'il est avéré que ces arbres ont un effet de réduction de bruit, cela sera pris en compte dans l'étude d'impact. Aujourd'hui, les études ne sont pas assez avancées pour répondre précisément à cette question. Lors des prochaines étapes, des éléments de réponse complémentaires seront apportés.

#### ■ Des demandes de correspondance via la station Achères-Grand-Cormier, située à proximité de la Tangentielle Ouest

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.

- « Une 3<sup>e</sup> gare à Achères est ridicule, utilisez celle de Grand-Cormier »
- Les associations Yvelines environnement et Les Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly se demandent pourquoi ne pas aller vers Achères-Grand-Cormier où les mêmes liaisons seraient possibles et ce dans une emprise de 100 hectares déjà prise par le réseau ferré et dans laquelle il serait possible de s'insérer.

Daniel Debus, Conseiller municipal de Poissy, interroge les porteurs de projet : une liaison est-elle possible entre la Tangentielle Ouest et Achères-Grand-Cormier dont la gare existe déjà, ce qui éviterait d'engager des dépenses afin de réaliser la gare d'Achères-Chêne-Feuillu ?

Les porteurs de projet précisent que la desserte de la gare d'Achères-Grand-Cormier n'est pas envisageable, pour deux raisons :

- L'organisation des infrastructures ferroviaires dans ce secteur ne permet pas de réaliser une liaison correcte et efficace pour rejoindre Achères-Grand-Cormier.
- En ce qui concerne l'exploitation, il faudrait faire un rebroussement au niveau d'Achères-Grand-Cormier. Une rame partant de Saint-Cyr-l'École arriverait jusqu'à Achères-Grand-Cormier, s'arrêterait en gare. Le conducteur serait alors obligé de changer de cabine (en passant de l'avant de la rame à l'arrière) pour aller dans l'autre sens avant de repartir vers Achères. Ce changement de sens de circulation de la rame entraînerait une perte de temps évaluée à environ 8-9 minutes.

#### 3/3/3 La station Achères-Ville

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'élus, du point de vue de l'intermodalité et d'un prolongement à plus long terme vers Cergy.

- Un contributeur suggère de « créer la station Achères-Ville RER côté ouest de la gare pour faire des correspondances quai à quai avec des bus relais. »

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, dans un courrier adressé au STIF, insiste sur l'importance d'une interconnexion rapide et efficace entre la Tangentielle Ouest et le RER A à Achères-Ville. D'après la communauté d'agglomération, les scénarios présentés au DOCP semblent satisfaire à ces objectifs. Les études d'approfondissement devront veiller à la qualité de cette interconnexion afin que la rupture de charge entre le RER A et la Tangentielle Ouest ne soit pas dissuasive. L'insertion de la Tangentielle Ouest à Achères-Ville doit permettre à terme un prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise.

Alain Outreman, Maire d'Achères, remarque que l'implantation à l'est permettra le prolongement vers Cergy et une desserte des zones d'activités de la Grande Arche et de la Petite Arche. Il souhaite donc que la gare de la Tangentielle Ouest à Achères soit située à l'est de la voie ferrée, en correspondance immédiate quai à quai avec le RER A. Monsieur le Maire signale qu'un collège sur la partie ouest est en cours de construction et complique les possibilités d'insertion.

Le STIF rappelle que le choix (est ou ouest) de l'insertion du terminus à Achères-Ville est stratégique car il a une influence forte sur le prolongement vers Cergy. Le STIF précise les avantages et inconvénients des insertions possibles.

Si la station à Achères-Ville est implantée à l'ouest :

- les deux voies de la Tangentielle Ouest devront passer entre le pied du talus du RER et la bordure du collège, ce qui représente un espace très contraint pour permettre le prolongement en direction de Cergy,
- si le remblai du RER devait être impacté, cela représenterait un coût important : il serait nécessaire de réaliser des murs de soutènement pour supporter les voies ferrées.

À l'horizon de la phase 2, si la station est implantée à l'est, il sera nécessaire de reprendre l'ouvrage existant (pont) sous lequel la Tangentielle Ouest passera, ce qui représente également un coût supplémentaire important. Pour autant, s'il apparaît à l'issue de la concertation que la gare doit être réalisée à l'est des voies, alors ce coût supplémentaire, correspondant au maintien des fonctions existantes, sera supporté par le projet. Cette hypothèse de passage par l'est ouvre plus largement le champ des possibles pour continuer en direction de Cergy.

Une solution intermédiaire peut être envisagée avec un terminus provisoire à l'ouest. À l'horizon du prolongement vers Cergy, le terminus provisoire verrait sa fonction modifiée. Ceci permettrait d'éviter à la phase 2 de porter le coût du passage à l'est de la gare d'Achères-Ville.

## 4/ L'INTERMODALITÉ ET L'INTÉGRATION DU PROJET TANGENTIELLE OUEST PHASE 2 DANS LE RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

### 4/1 L'articulation du projet avec les transports en commun existants et à venir

#### 4/1/1 L'articulation avec le RER A

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.

- Quelques contributeurs estiment que la Tangentielle Ouest devrait permettre de **désengorger la ligne RER A**, considérée comme saturée à l'heure actuelle, et de disposer d'**itinéraires alternatifs** lors de dysfonctionnements.
  - « Cela déchargera ma ligne de RER A. Et éventuellement cela m'offrira d'autres possibilités en cas de problèmes. »
  - « Projet très intéressant pour désengorger le RER A et permettre une liaison directe Achères - St-Germain-en-Laye. »
- D'autres contributeurs s'interrogent sur la réelle **capacité de la Tangentielle Ouest à désaturer le RER A**.
  - « Nous espérons un projet allégeant la ligne A Cergy-Paris déjà bondée mais cela ne me semble pas être le cas. »
  - « Vite vite... Nous sommes déjà à saturation sur le RER A, cela va-t-il alléger la densité au m<sup>2</sup> dans chaque wagon ? »
  - « Dommage de réaliser les études sans la gare d'Achères-Chêne-Feuille. Cela permettrait d'alléger la ligne A du RER, branche Cergy, saturée tous les matins dès 7 h 00. J'invite les élus et autres acteurs de ce sujet à prendre le RER tous les matins et soirs aux heures de pointe. »

Le STIF souligne que l'intérêt premier de la Tangentielle Ouest est l'amélioration du maillage du réseau : à partir du moment où le réseau est amélioré, les usagers disposent d'un itinéraire alternatif en cas de dysfonctionnement.

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

**A noter :** La plupart des questions relatives à l'articulation avec le RER A ayant été posées sur le site internet ou par carte T, le STIF n'a pas eu l'occasion, lors des réunions publiques, d'y répondre de façon précise. Il se propose ici d'apporter des éléments complémentaires :

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

Par ailleurs, le STIF précise que l'objectif de la Tangentielle Ouest n'est pas de délester le RER A mais avant tout de promouvoir l'usage des transports en commun en améliorant le maillage du réseau.

■ Certains avis ont également abordé le **devenir de la branche du RER A Poissy** en lien avec la mise en service du prolongement du RER E (Eole).

- Un participant évoque l'arrivée du RER E à l'horizon 2020 qui pourrait faire doublon avec le RER A à Poissy. Le RER A est composé aujourd'hui de trois branches à l'ouest (Cergy, Poissy, Saint-Germain-en-Laye), ce qui est selon lui synonyme de trois fois plus de problèmes et de trois fois moins de fluidité. Dès que le RER E aura pour direction Poissy, il propose de supprimer la direction du RER A vers Poissy pour ne garder que Saint-Germain-en-Laye d'un côté et Achères – Cergy de l'autre afin de fluidifier le trafic.
- « Que faut-il en déduire ? Que la branche Poissy du RER A n'existera plus en 2019 ? On le pressentait déjà ! »

Le STIF confirme que la branche de Poissy du RER A sera maintenue dans le cadre de la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest (Eole).

■ Certains avis reviennent sur la **correspondance entre la Tangentielle Ouest et le RER A**. Des contributeurs suggèrent le prolongement du RER A pour que le RER vienne se raccorder à la Tangentielle Ouest plus en amont sur la ligne Grande Ceinture au niveau des pôles secondaires de Saint-Germain-en-Laye. Des alternatives à la correspondance au niveau du terminus actuel du RER dans le centre-ville sont proposées.

- « Afin d'éviter d'avoir deux branches nord et une meilleure intermodalité des modes de transport et de correspondance, il serait plus judicieux de prolonger le RER A de Saint-Germain centre jusqu'à Saint-Germain Grande Ceinture. »
- « Le prolongement de la ligne RER A entre St-Germain centre et St-Germain Bel-Air serait primordial. »

**A noter :** Le STIF souhaite apporter quelques éléments complémentaires suite à la concertation :

Le STIF précise qu'un prolongement du RER A à Saint-Germain GC ne serait pas justifié par le potentiel de trafic correspondant. Par ailleurs, outre ses difficultés de réalisation, un allongement de la ligne constituerait potentiellement une source de fragilité de l'exploitation.



**4/1/2 L'articulation avec le réseau de bus**

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.

- Un participant craint que le projet se fasse aux dépens des réseaux de bus.
- Un contributeur s'interroge plus particulièrement au sujet des impacts du projet sur certaines lignes de bus existantes : « *Quels impacts sur la ligne 24 et la ligne 5 entre Poissy et St Germain ?* »
- L'association Ensemble Pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa Région (E.P.E.S.G) demande si, une fois que la liaison Saint-Germain RER - Saint-Germain Grande Ceinture sera réalisée, le STIF financera moins les réseaux de bus alors que ces modes de transport n'ont pas du tout la même utilité pour les Saint-Germois.

Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France, explique, en tant que Présidente de la Commission de l'offre de transport au STIF, qu'un programme pluriannuel de développement de l'offre bus a été validé le 16 mai 2013 et qu'un accord-cadre fixe un certain nombre de priorités. A été voté le développement d'une offre à hauteur de 160 millions sur 4 ans avec 10 priorités. Ce programme vise un fort rééquilibrage notamment sur les territoires de grande couronne. La priorité incontournable est de proposer des offres de rabattement pour chaque offre nouvelle de maillage du réseau existant. L'objectif n'est pas ici de réaliser un parking de stationnement mais de pouvoir accéder à la gare par des transports en commun et des circulations douces. Les lignes existantes ne seront pas remises en cause mais une réflexion sera menée sur leur restructuration afin de favoriser les rabattements vers les gares de la Tangentielle Ouest.

Les porteurs de projet précisent qu'au moment de la mise en service du tram-train, une réorganisation du réseau de bus sera mise en œuvre selon les principes suivants :

- optimiser la desserte bus,
- favoriser le rabattement vers la TGO et les autres modes,
- limiter les doublons sur un même parcours,
- optimiser les temps de parcours,
- faciliter les correspondances,
- améliorer le service apporté aux usagers,
- mettre en cohérence les transports en commun à l'échelle du territoire.

Cette réorganisation fera l'objet d'une réflexion lors des phases ultérieures des études et sera mise en application conjointement à la mise en service de la Tangentielle Ouest.

**4/2 L'articulation du projet Tangentielle Ouest phase 2 avec les autres modes de transports****4/2/1 L'articulation avec la voiture**

L'articulation du projet Tangentielle Ouest avec la voiture est peu évoquée. Les avis concernés notent principalement que le projet favorisera le report modal.

- Plusieurs contributeurs saluent le projet qui leur permettra d'emprunter la Tangentielle Ouest au lieu d'utiliser leur voiture.
  - « *Ce report modal de la voiture vers le train est un point fort de la phase 2* »
  - « *J'habite Poissy près de la grande couronne et je travaille à Saint-Germain-en-Laye, ce projet me permettrait de ne plus utiliser ma voiture.* »
- Un contributeur s'inquiète des conditions de circulation routière avec l'insertion du tram-train.
  - « *Ce projet me semble positif tant qu'il n'empiète pas sur les voies de circulation automobiles.* »

Les porteurs de projet précisent que, d'une manière générale, le tram-train devrait permettre l'amélioration des conditions de déplacement, du fait de la diminution induite du nombre d'usagers de voitures individuelles.

Le STIF précise que des études sur la traversée de la N184 ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé en circulation. Une solution de gestion coordonnée des carrefours à feux a ainsi été proposée : elle permet de diminuer les conflits de circulation entre le trafic sur la RN 184, au droit des carrefours RN 184 / Lisière Péreire et RN 184 / tram-train, et les traversées de la route nationale par les rames de tramway (puisque à cet endroit la Tangentielle Ouest circulera en mode tram). Une étude technique a été réalisée et a été transmise aux services du Conseil général et aux services de l'État de la Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) pour montrer que les solutions proposées fonctionnent.

**4/2/2 L'articulation avec les modes actifs (vélos et piétons)****■ La place du vélo dans le projet Tangentielle Ouest**

Quelques contributeurs s'expriment sur l'utilisation du vélo en lien avec le projet.

- « *Il serait bien de faire en parallèle une piste cyclable d'Achères à St Germain en Laye* »
- « *Faut-il prévoir la possibilité de transporter son vélo dans le tram ?* »
- L'association Vivre sa Ville, de Poissy, précise : « *Il nous paraît souhaitable d'avoir la possibilité de transporter son vélo dans le tram-train. Le vélo étant un complément de déplacement tout à fait adapté à ce type de ligne.* »

Les porteurs de projet indiquent que les modalités d'accueil des vélos à bord du tram-train seront similaires à celles du réseau actuel (tolérance en heures creuses). Le tram-train ne bénéficiera pas d'équipements spécifiques (ex : porte-vélos) mais l'accès de plain-pied facilitera la montée à bord des vélos. Ils précisent que des aménagements cyclables sont prévus à Saint-Germain-en-Laye le long de l'avenue Kennedy et de l'avenue des Loges.

**■ Les modalités de traversées piétonnes des voies de la Tangentielle Ouest**

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.

- Certains participants et contributeurs s'interrogent sur les conditions de traversée des voies par les piétons, y compris les golfeurs. Certains émettent des propositions de passerelles.
  - « *Y aura-t-il des passages pour piétons entre quartier de Noailles et la forêt ?* »
  - « *J'aimerais savoir comment on pourra accéder à la forêt car actuellement on traverse les rails à Poissy* »
  - « *Penser à aménager des passerelles pour les randonneurs de la forêt.* »
- Une participante s'interroge sur les modalités de traversée des voies pour passer d'un quai à l'autre à Saint-Germain Grande Ceinture.
  - « *Sera-t-il possible de traverser depuis les futurs immeubles de la Lisière-Pereire vers la gare de Grande ceinture directement sur les voies sans avoir à emprunter le souterrain ?* »

Le STIF précise que, pour ce qui concerne la Lisière Péreire, au droit de la station Saint-Germain Grande Ceinture, et pour toutes les stations de la Tangentielle Ouest, des aménagements seront mis en œuvre afin de permettre aux piétons de traverser les voies en stations, tant sur le mode train que sur le mode tramway.

- Certains participants interrogent les porteurs du projet au sujet du **dispositif de sécurité** qui sera mis en place au droit des **passages à niveau**, le long du tracé de la Tangentielle Ouest.
  - Un participant regrette le faible niveau de protection accordé aux passages à niveau réservés aux piétons. Il évoque les crois de Saint-André en place aujourd'hui qui ne paraissent pas suffisantes. En effet, les passages sont empruntés par des enfants et des personnes âgées. Les crois de Saint-André apparaissent d'autant plus insuffisantes qu'est envisagée une densification importante du trafic.
  - Un autre participant demande si tous les passages à niveau seront piétons et s'il est prévu de rouvrir d'anciens ponts à la circulation.

**Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye**, indique que la traversée du golf est un point sensible du projet, mais que le STIF n'aura pas de difficultés à régler dans les aspects techniques.

Le STIF signale que l'identification d'un certain nombre de passages à niveau a été faite dans les études : il s'agit de rétablir les fonctions existantes, mais pas d'ajouter de nouveaux passages à niveau, ce qui serait contraire à la politique nationale en la matière.

RFF indique que les exigences de sécurité sont une priorité dans le traitement des passages à niveau. Les passages à niveau sont répertoriés en 4 catégories (liées aux fréquences, au trafic, à la vitesse, etc.). En fonction des catégories, la réglementation impose des règles de sécurité adaptées. Au stade des études Avant-Projet (AVP), RFF va étudier les passages à niveau répertoriés et envisager des solutions techniques pour les aménager. Une fois ces propositions faites, tous les acteurs et leurs services de sécurité valideront les solutions les plus satisfaisantes au niveau de la sécurité. Ces études seront ensuite soumises pour certification à un Organisme Qualifié Agréé (OQA) indépendant puis envoyées pour validation auprès de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

## 5/ LE FONCTIONNEMENT ET L'OFFRE DE SERVICE DU FUTUR TRAM-TRAIN

### 5/1 Le choix du matériel roulant et les modalités d'exploitation

#### 5/1/1 Les caractéristiques du mode tram-train

Lors de la concertation, quelques remarques et avis ont indirectement porté sur le choix du mode tram-train, notamment par rapport au bus.

- Un contributeur évoque « une ligne bien avec des trams neufs ».
- Un habitant de Poissy estime que la solution par bus est bien plus pertinente qu'une solution par tram-train avec des correspondances multiples à Achères, à Poissy, à Saint-Cyr-l'École, etc. Les usagers continueront selon lui à utiliser les bus.

SNCF rappelle que l'objectif d'un mode de transports en commun est de répondre au mieux au trafic de voyageurs attendus. Le tram-train a une grande capacité (250 places) et circule à une vitesse plus importante qu'un bus. Le mode tram-train est donc ici préféré à celui d'un bus.

SNCF rappelle les principales caractéristiques du matériel tram-train : il s'agit d'une rame de tramway dont on renforce le châssis afin d'augmenter la vitesse ainsi que le potentiel d'accélération et de freinage. Ce matériel est adapté aux voies ferroviaires et aux voies de tram.

Le tram-train a pour avantage son potentiel d'accélération, son gabarit et son mode de circulation, qui lui permettent de déroger aux règles des trains classiques. C'est pourquoi les stations seront de type tramway : à chaque station sera réalisé un aménagement qui permettra de passer à niveau d'un quai à un autre sans avoir à monter puis descendre par un passage aérien ou souterrain (traversée des voies possible en station). Il en résultera un gain de temps y compris pour les personnes à mobilité réduite et une facilité pour accéder aux quais. Des gares de ce type existent déjà sur la ligne de tram-train T4, elles permettent de passer facilement de quai à quai.

### 5/1/2 L'utilisation des voies de la Grande Ceinture pour le transport du fret

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'association **Cœur de Poissy** demande si la ligne Tangentielle Ouest sera empruntée par le fret et s'il est prévu que des convois militaires utilisent cette ligne.

■ Les autres avis exprimés à ce sujet considèrent qu'il convient au contraire de **conserver la possibilité de faire passer des trains de fret** à un horizon plus lointain.

- « Doit-on proscrire d'office tout transport de marchandise sur la ligne ? Il existe des rames de tram spécialisées pour les livraisons en zone urbaine. Ceci pourrait être une piste de réflexion sur le sujet »
- « Il faudra aussi veiller à impacter le fret au minimum en préservant des capacités pour les trains fret à l'avenir, et en ménageant le plus possible les triages d'Achères et de Versailles »
- « Il est aussi nécessaire de ne pas exclure la possibilité du fret qu'il soit léger ou lourd, sur tram train ou sur train »
- « Pourquoi supprimer la possibilité de fret léger en tram train ou même lourd ... cela pourrait être utile avec la future zone du port d'Achères. »

Les porteurs de projet expliquent que la ligne Tangentielle Ouest sera dédiée à la circulation du tram-train. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pas envisagée. Néanmoins, à la demande expresse de l'État, afin de préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la ligne devront permettre de faire circuler, si nécessaire, des trains classiques, notamment de fret. A ce jour, ceci n'est pas envisagé, ni à moyen ni à long terme. Si cela était un jour envisagé, une concertation nouvelle avec le public serait engagée et l'ensemble des procédures administratives et techniques (dossier de sécurité notamment) devraient être reprises.

RFF précise que l'utilisation de la ligne par des convois militaires n'est pas prévue et n'a pas été évoquée.

### 5/2 L'offre de service de la Tangentielle Ouest à l'horizon de la phase 2

#### 5/2/1 Les prévisions de trafic et la fréquentation

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.

- « Quelle sera la fréquentation de cette ligne ? »
- Un participant s'interroge sur les relevés de participation et demande aux porteurs de projet si ces relevés ont été réalisés à différents endroits du tracé, et si les leçons ont été tirées de la fréquentation insuffisante sur la Grande Ceinture Ouest.
- Un participant souligne qu'il aurait été souhaitable de disposer des chiffres de fréquentation prévus initialement lors de la réalisation de la Grande Ceinture Ouest et de les mettre en perspective avec les chiffres d'aujourd'hui.
- Une participante revient sur les prévisions de trafic : elle se demande à quels horizons sont ces prévisions, si cela allégera le RER A, la circulation automobile ou si de nouveaux voyages seront générés par la nouvelle ligne ?

**Pascal Lévêque, Conseiller municipal de Saint-Germain-en-Laye**, évoque, pour les phases 1 et 2, une fréquentation de 32 000 passagers par jour et une fréquentation de 21 000 passagers en fin de phase 1. Il demande si des études ont été réalisées notamment à Saint-Germain-en-Laye et à Poissy sur les conditions actuelles et futures de stationnement, compte tenu de cette montée en puissance de la fréquentation.

Le STIF explique que des études de prévisions de trafic sont systématiquement réalisées pour tous les projets. Elles sont affinées au fur et à mesure de l'avancement des études. Elles tiennent compte des données d'origine-destination et des projets urbains et de transport à horizon 2020. Puis, à l'aide de modèles est définie la charge de trafic sur un axe. Il y a également des phénomènes d'induction : du trafic va être généré par l'attractivité de la ligne. C'est par le modèle de trafic que l'on analyse comment des personnes qui utilisent leur voiture ou qui ne se déplacent pas vont utiliser les transports grâce à l'attractivité de la ligne. Les prévisions de trafic seront affinées dans les études ultérieures pour confirmer que l'offre de service est conforme aux besoins.

## 5/2/2 La fréquence

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.

■ Plusieurs avis regrettent la fréquence proposée sur la phase 2 qui ne répond pas à leurs attentes en termes de service.

- « Fréquence toutes les 30 minutes ? Trop longue entre Saint-Germain Grande Ceinture et RER A, habitant le quartier préfecture bus toutes les 20 min. »
- François Boudier, Directeur général des services de la ville d'Achères, rappelle que Poissy et Achères représentent un bassin de population important de 160 000 à 300 000 habitants, avec la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise. Il demande si des cadencements supérieurs vers Achères-Ville peuvent être envisagés.

Sébastien Hopin, Vice-président chargé des infrastructures de déplacement et du stationnement de l'agglomération de Cergy-Pontoise, regrette que la desserte en heure creuse soit minimale et considère qu'elle ne correspond pas aux attentes de la ville d'Achères, de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et de la Confluence.

■ Plusieurs avis soulignent que la fréquence différenciée entre le nord et le sud de la ligne n'est pas acceptable au regard des perspectives de développement des territoires.

- Un participant note que la ligne nord souffrira d'une fréquence moindre par rapport au sud de la ligne. Il demande pourquoi la desserte au nord sera deux fois moins importante qu'au sud alors que le nord va permettre de desservir trois communes très importantes et en pleine croissance démographique tandis qu'au sud il s'agit de petites communes, très résidentielles, et de petits bassins d'emplois.
- « Il n'est pas acceptable qu'il soit prévu sur le tronçon nord de la TGO une fréquence de moitié inférieure à celle du tronçon sud. »

L'Association de la Confluence Seine-Oise, dans un courrier adressé au STIF, déplore « les fréquences envisagées, la desserte de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye réduisant mécaniquement de moitié le nombre de tram-trains vers Poissy et Achères ».

Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, précise que s'il s'avère qu'une dissymétrie très importante existe dans la fréquentation de la ligne entre les pôles d'Achères et de Saint-Germain-en-Laye, alors la desserte pourra évoluer et pourra être densifiée.

Le STIF explique qu'une fréquence de 10 minutes est prévue sur la branche Saint-Cyr RER C - Saint-Germain-en-Laye RER A et une fréquence identique sur la branche Saint-Cyr RER - Achères-Ville RER A. Ceci permettra d'offrir une fréquence de 5 minutes sur le tronçon central entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain Grande Ceinture. Les études de fréquentation montrent que les fréquences seront suffisantes pour répondre à la demande. S'il apparaissait que les prévisions de trafic étaient sous-estimées, il faudrait prévoir du renfort d'offre et acquérir le matériel roulant correspondant. Toutes les enquêtes de trafic sont faites selon les mêmes méthodologies et prennent en compte l'ensemble des projets d'habitat et de zones d'activités à horizon 2020, l'estimation apparaît donc pertinente. A chaque phase d'étude, ces précisions de trafic seront affinées.

■ Quelques interventions et avis ont porté sur la portion de voie unique prévue entre Achères et Poissy. Certains craignent que l'augmentation de la fréquence soit impossible techniquement compte tenu de cette portion de voie unique.

- « La ligne du RER A est déjà congestionnée, or il est prévu une voie unique entre Poissy et Achères. En cas de problème sur cette voie unique, la circulation sera arrêtée. Le changement aurait pu se faire à Chêne-Feuillu mais comme la réalisation de la station est reportée, comment sera gérée la voie unique ? »
- « Est-il clairement question que la liaison entre Poissy et Achères soit sur une seule voie ? Si oui cela sera stupide pour faciliter la circulation sur la ligne. »
- « Évidemment, votre projet au rabais avec un tronçon à voie unique pour traverser les voies Paris Normandie va mal supporter une rame toutes les 5 minutes dans chaque sens aux heures de pointe. Il va falloir une régulation précise ! »
- « Pourquoi ne pas faire deux voies tout du long sinon cela limitera les trains ? »

- Un contributeur souligne que cette portion de voie unique n'est pas problématique s'il elle est bien étudiée.
  - « Le tronçon à voie unique pour le franchissement des voies Paris Mantes n'est pas un problème en soi. [...] Pour avoir visité le Tramlink de Croydon, au sud de Londres [...] on se rend compte que la voie unique ponctuelle est compatible avec une fréquence élevée, pourvu que les horaires soient étudiés en fonction de ce passage pour éviter les attentes. »

SNCF indique que la ligne de Grande Ceinture comporte deux voies parallèles, excepté au niveau du Triangle des Ambassadeurs où les deux voies de Grande Ceinture se séparent. Il n'était pas possible d'utiliser les deux voies parallèles depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères-Ville. Il y aura par conséquent une portion de voie unique avec une fréquence d'un tram-train toutes les 10 minutes. La cadence de l'offre a été étudiée en lien avec la configuration en voie unique afin de prévenir toute difficulté.

## 5/2/3 L'amplitude horaire

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.

- « Dommage de limiter l'horaire à 22 h les jours fériés »
- « Prolongation des horaires de transport si possible »
- « Pour que l'on utilise cette ligne il faut les mêmes plages horaires que le RER et le métro : de 5 h 30 ou 45 ou même 1 h tous les jours même le dimanche et jours fériés »
- Un participant regrette que le dernier train de la ligne existante soit actuellement à 22 h. Il estime que la Tangentielle Ouest améliorera l'amplitude horaire mais demande s'il est possible d'avoir les mêmes horaires de service que le métro ou le RER parisiens.
- Un participant regrette que des tram-trains ne circulent pas plus tôt le matin et les jours fériés.

Le STIF explique que dans le cadre du contrat qui le lie à SNCF, celle-ci est en charge de réaliser des comptages tous les 4 ans de la Grande Ceinture Ouest. Des comptages réalisés par SNCF en 2008 et de nouveaux comptages réalisés à l'initiative du STIF en 2012 montrent que la ligne est actuellement très peu fréquentée. La faible fréquentation de la Grande Ceinture Ouest est en effet liée à l'insuffisance du maillage, d'où l'idée de prolonger la ligne pour offrir des correspondances. Cela augmentera la fréquentation de la ligne et un service avec une amplitude horaire plus importante pourra être créé. Le service sera défini au moment où le tram-train sera réalisé. L'amplitude de 6 h à minuit est celle prévue dans les études mais si la fréquentation de la Tangentielle Ouest est supérieure à ce qui est prévu alors il pourra être envisagé d'ajouter des rames supplémentaires et d'augmenter l'amplitude horaire. Le niveau de service prévu paraît adapté aux prévisions de fréquentation à l'horizon de la mise en service.

## 5/2/4 Les temps de parcours

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.

- Un participant s'interroge sur les temps de parcours envisagés. Certains contributeurs estiment déjà que les temps de parcours vont nettement diminuer grâce à la Tangentielle Ouest.
  - Un participant demande quel est le gain de temps estimé sur le trajet Achères - Saint-Quentin-en-Yvelines en prenant la Tangentielle plutôt que le trajet actuel par la Défense.
  - « Je vais réduire mon temps de trajet de moitié au minimum. »
  - « Depuis le temps qu'il en est question, il serait utile de créer cette tangentielle pour limiter les temps de transport des gens qui prennent tous les jours les transports en commun. »

- Quelques avis évoquent les **temps de parcours en lien avec la traversée du golf** et demandent des passerelles pour ne pas impacter la vitesse du tram-train.
  - « Je ne comprends pourquoi on ne prévoit pas de passerelles sur le golf de Saint-Germain au lieu de passages à niveaux qui vont ralentir le train ? »
  - « Un ralentissement de la vitesse de la rame pour 3 passages à niveau sur le golf [...] conduit à un temps de trajet de 13 minutes entre Achères et Saint-Germain Grande Ceinture soit une vitesse de 50 kilomètres à l'heure sur 10 kilomètres. »
  - L'association Ensemble pour l'Environnement de Saint-Germain et de sa Région s'interroge : « Pourquoi ne pas faire de passerelles au niveau du golf et ainsi laisser le train rouler à la même vitesse au lieu de le ralentir ? »

Le STIF revient sur les gains de temps de parcours permis par la Tangentielle Ouest en comparant les temps de parcours sans la Tangentielle Ouest et les temps de parcours avec la Tangentielle Ouest. Par exemple d'Achères à Saint-Cyr, aujourd'hui le temps de trajet en transport en commun est d'environ une heure ; avec la Tangentielle Ouest ce temps de parcours est réduit pratiquement de moitié. Sur le trajet Saint-Cyr RER - Saint-Germain-en-Laye RER, le temps de parcours actuel est supérieur à une heure et sera réduit à environ 30 minutes. Concernant les traversées dans le golf, le STIF précise que les passages à niveaux existants seront réaménagés pour garantir la sécurité des traversées des golfeurs.

#### 5/2/5 La tarification

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.

- Un participant explique que, selon lui, la ligne de Grande Ceinture est délaissée par les habitants du quartier du Bel Air car Achères est en zone 5 alors que le Bel Air est en zone 4.
- « Est-ce que le coût sera intégré à la carte orange ? »

Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France, explique que la Région et différents groupes politiques au sein de la majorité régionale ont signé un protocole afin de mettre en place une tarification unique pour les transports d'Île-de-France. Sa vocation est de pouvoir réinstaurer une équité, une égalité entre les territoires et de permettre à un francilien de se déplacer dans toute l'Île-de-France. Un habitant du Bel Air pourra utiliser la gare de Saint-Germain afin de rester en zone 4. Mais la volonté de la Région et du STIF est de pouvoir ouvrir le réseau à une tarification unique. Cela permettra d'offrir aux usagers une solution alternative pour rejoindre la Défense lorsque des problèmes surviendront sur la branche de Saint-Germain-en-Laye.

Le STIF indique que le trajet à bord de la Grande Ceinture Ouest prolongée sera soumis à la tarification en vigueur pour les transports en commun franciliens applicable au moment de sa mise en service. A titre d'exemple, pour se déplacer aujourd'hui à bord de la Grande Ceinture Ouest (Ligne L du Transilien), il faut se munir d'un billet Origine/ Destination ou d'un forfait sur Pass Navigo correspondant aux zones tarifaires du trajet. Le billet Origine/ Destination permet d'effectuer un trajet entre 2 gares du réseau Île-de-France (trains Transilien ou RER). Il est valable dans un sens ou dans l'autre, pour un trajet continu, dans une limite de 2 heures.

### 5/3 L'insertion d'une partie du tracé de la phase 2 de la Tangentielle Ouest dans des espaces naturels

#### 5/3/1 L'impact de la phase 2 de la Tangentielle Ouest sur des espaces forestiers

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.

- « Attention à ne pas détruire des zones sensibles (forêt, sites protégés...) lors des travaux. »
- « La forêt de Saint-Germain-en-Laye est fortement impactée par le projet. Pouvez-vous nous indiquer comment le projet Tangentielle Ouest, tant à Saint-Germain que Poissy peut se faire alors que la forêt de Saint-Germain-en-Laye est en cours de classement en tant que forêt de protection interdisant donc toute opération de défrichement ? »
- « Va-t-on abîmer la forêt de St-Germain-en-Laye sur ce projet ? »
- L'association des Amis de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye et de Marly exprime son inquiétude au sujet de la station prévue au Camp des Loges. Elle craint la création d'une zone d'urbanisation autour de la station au milieu de la forêt, c'est-à-dire une nouvelle déforestation.

Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France, rappelle son attachement en tant qu'écologiste aux questions de protection de la forêt. Une vigilance particulière sera portée à l'adoption de solutions respectueuses de l'environnement et à la compensation de tous les hectares de forêt défrichés.

Pour la phase 2, le STIF précise que le projet conduit à déboiser une surface d'environ 3 hectares sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye (2 hectares pour l'insertion de la plateforme le long des voies du RER à Achères, et 1 hectare pour l'aménagement de la station d'Achères-Chêne-Feuille prévue à plus long terme). Tout comme pour la phase 1, des mesures seront prises pour compenser cet impact. Sur l'ensemble du projet, des mesures seront également prises en phase travaux pour limiter l'impact à court terme : les emprises du chantier sur les espaces naturels seront limitées au maximum, les arbres restant en place seront protégés et les travaux interviendront au maximum en dehors des périodes de nidification et d'hibernation. Les travaux de nuit seront également limités au strict nécessaire. La maîtrise d'ouvrage travaille en lien avec l'Office National des Forêts (ONF) pour assurer le rétablissement de l'ensemble des chemins de promenade forestiers et des chemins d'exploitation de l'ONF (accès grumiers) lorsque ceux-ci sont impactés par le tram-train.

#### 5/3/2 Les mesures compensatoires

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.

- L'association Ensemble Pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa Région (E.P.E.S.G) souhaite que les compensations forestières soient localisées à proximité des forêts de Marly ou de Saint-Germain-en-Laye et demande des précisions à ce sujet.

Le STIF informe que des contacts étroits ont été établis avec la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAP) ainsi qu'avec l'Office National des Forêts (ONF) respectivement propriétaire et gestionnaire des forêts. Le STIF précise que l'impact se situe en frange et non au cœur de la forêt. Il ajoute par ailleurs que les surfaces de forêt impactées doivent être restituées dans un rapport d'environ 2 à 3. Ce coefficient est décidé par la Préfecture des Yvelines.

Sommaire général

< Sommaire >

L'enjeu pour le STIF est désormais de trouver des espaces forestiers à proximité afin de compenser les défrichements. Le STIF a anticipé les choses et s'est porté candidat afin d'acquérir une parcelle forestière à Saint-Nom-la-Bretèche. Une première proposition a été faite, la montée des enchères a rendu impossible toute suite. Un accord a été passé avec CDC Biodiversité (filiale de la Caisse des dépôts et consignations spécialisée dans la gestion et la compensation des espaces forestiers) qui va rechercher pour le compte du STIF des espaces afin de compenser les surfaces boisées qui vont être prises sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye.

Le STIF ajoute que l'étude d'impact mesure l'ensemble des impacts du projet et présente les mesures compensatoires à mettre en œuvre le cas échéant. Elle est soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale qui pourra rappeler les maîtres d'ouvrage à l'ordre si elle estime que les mesures compensatoires proposées ne sont pas suffisantes. Lors de l'enquête publique, le public pourra consulter l'avis de l'Autorité Environnementale, les réponses faites par le STIF ainsi que l'étude d'impact et pourra faire part de ses remarques au commissaire enquêteur. À chaque étape de la procédure il existe des moyens d'information par lesquels le public a la possibilité de faire part de ses remarques.

Sommaire général

< Sommaire >

Sommaire général

< Sommaire >

**PARTIE 3**  
**ENSEIGNEMENTS  
DE LA CONCERTATION**



PARTIE 3 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION / 49

Sommaire général

< Sommaire >



## PARTIE 3 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- 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.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.