



**Concertation publique 15 avril – 17 mai 2013**

**Réunion publique du 17 avril 2013 à Achères**

Salle Boris Vian

## **Compte-rendu synthétique**

### **1. Présentation de la réunion**

---

#### **1.1. Le contexte de la réunion**

La phase de concertation sur le projet de Tangentielle Ouest (TGO) phase 2, qui reliera la gare de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture à la gare d'Achères-Ville RER A, a débuté le 15 avril 2013. La réunion publique d'Achères est la première des trois réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le mercredi 17 avril 2013 à la salle Boris Vian entre 20h15 et 23h et a réuni environ 40 participants.

#### **1.2. Intervenants**

Représentants des porteurs du projet :

- Gilles Fourt, Chef de la division FER, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Sophie Fernier, Chargée de projet TGO, division FER, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Hugues de Pomyers, Chargé de Projets, RFF
- Marc Podetti, Chargé de Projet, SNCF Transilien

La réunion a été animée par Valérie Nahon-Forgette, du cabinet Egis Conseil.

#### **1.3. Documentation disponible**

- Des exemplaires de la Lettre d'information n°1 et du dépliant synthétique
- Une urne et des bulletins pour le recueil des avis
- Une fiche info à remplir par les participants (facultatif)

#### **1.4. Déroulement de la réunion**

- Ouverture et présentation du projet
- Accueil des participants par Alain Outreman, Maire d'Achères
- Présentation du contexte et des objectifs du projet par Gilles Fourt, Chef de la division FER, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Présentation du site de maintenance et de remisage situé à Versailles par Marc Podetti, Chargé de Projet, SNCF Transilien
- Présentation des caractéristiques générales du projet et des séquences du tracé par Sophie Fernier, Chargée de projet TGO, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Temps d'échange avec le public
- Clôture de la réunion

## 2. Introduction et présentation du projet

---

### 2.1. Mot d'accueil de Monsieur le Maire

Alain Outreman rappelle que la Tangentielle Ouest est un « vieux projet », évoqué depuis 40 ans, qui doit permettre des liaisons ferrées de banlieue à banlieue et d'éviter de prendre la voiture ou de passer par Paris pour se rendre à Versailles ou Cergy. Il exprime sa satisfaction de voir ce projet entrer en phase d'études « DOCP » (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales). Il rappelle que la réunion concerne particulièrement le tronçon Saint-Germain-en-Laye - Achères sachant que cette Tangentielle doit 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. Il évoque le premier tronçon qui a été réalisé entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi. Monsieur le Maire regrette que le projet ait été divisé en deux phases, ce qui n'était pas prévu initialement. Il considère que la liaison entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et le RER A, qui n'était pas prévue dans le projet initial, va considérablement grever la partie nord Saint-Germain-en-Laye - Achères notamment avec une partie souterraine en tunnel. Il est rappelé que le Conseil général apporte son financement à deux conditions : l'interconnexion avec les lignes ferroviaires du groupe V et le prolongement vers Achères. Plusieurs courriers ont été adressés au STIF, co-signés par les acteurs de la Confluence (Achères fait partie de l'association de la Confluence dans le cadre du Grand Paris avec l'idée de signer un futur Contrat de Développement Territorial avec les Communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise et des Deux rives de Seine, les villes de Conflans, Poissy, Achères), qui rappellent l'urgence de la mise en service de la Tangentielle Ouest jusqu'à Achères. La phase 1 prolongée jusqu'au RER A à Saint-Germain-en-Laye génère des investissements lourds avec le tunnel piéton jusqu'au RER, sous le parc du château, annoncé à 9 millions d'euros. Monsieur le Maire s'interroge sur le montant estimé du bouclage vers Saint-Germain-en-Laye RER A, et pourquoi n'a-t-il pas été retenu une liaison en bus à haut niveau de service étant donné que la gare routière est à proximité du RER A et non pas à l'extrémité du parc du château ? Il espère que le bouclage vers Saint-Germain-en-Laye RER A ne sera pas un vecteur de retard du fait d'une mobilisation possible des associations dans le cadre de la protection de la forêt et du château car des recours sont à craindre. Si cela était le cas après l'enquête publique, il espère qu'il sera possible de reporter ce tronçon et d'engager *ipso facto* le prolongement jusqu'à Achères.

Il souhaite :

- que **le calendrier de la phase 2 soit respecté** 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 ;
- que **soit très vite déterminée l'enveloppe financière de cette deuxième phase** qui aujourd'hui n'est pas budgétée et est largement amputée par le prolongement Saint-Germain-en-Laye Grand Ceinture - Saint-Germain-en-Laye RER A ;
- 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 protocole du Contrat de Développement Territorial (CDT) 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.
- que **la gare Tangentielle Ouest d'Achères-Ville soit située à l'est de la voie ferrée**, du côté du cimetière, en correspondance immédiate quai à quai avec le RER A. Un collègue sur la partie ouest est en cours de construction. 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.
- que **la demande de mise en service vers Cergy avant 2025** soit respectée ;
- que **la gare de triage d'Achères-Grand-Cormier soit étudiée en tant que centre de maintenance et de remisage** des rames de la future TGO afin de développer des activités sur ce site qui a subi la crise de plein fouet avec la suppression de 250 emplois ;
- que **l'amélioration de la branche vers Cergy du RER A** reste une priorité.

## 2.2. Présentation du projet

- Gilles Fourt, Chef de la division FER à la Direction des Projets d'Investissement du STIF présente le contexte du projet et ses objectifs principaux.
- Marc Podetti, Chargé de Projet, SNCF Transilien, présente le site de maintenance situé à Versailles.
- Sophie Fernier, Chargée de projet TGO à la Direction des Projets d'Investissement du STIF, expose les principales caractéristiques du projet.  
(Voir le support de présentation de la réunion publique sur : [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr))

## 3. Echanges avec la salle

---

- **Un habitant d'Achères** pose une double question :
  - Quel est le **gain de temps** estimé sur le trajet Achères - Saint-Quentin-en-Yvelines en prenant la Tangentielle Ouest plutôt que le trajet actuel par la Défense ?
  - **En cas de grève**, est-ce qu'il y aura une convention spécifique pour ce tram-train à la place du RER A ? Saint-Germain-en-Laye par exemple a une convention spécifique car cette branche dispose de RER plus souvent et il n'y a pas de grève.
- **Une habitante de la zone du Chêne-Feuille, à Achères**, fait part de ses interrogations et inquiétudes qu'elle estime partagées par les habitants de son quartier. Le Chêne-Feuille est une zone pavillonnaire construite sur le modèle américain, c'est-à-dire sans trottoirs, ce qui limite les parkings. D'autre part, elle précise que la « ligne orpheline » de la Grande Ceinture Ouest a été validée et poussée par Monsieur Péricard pour aboutir à la Tangentielle Ouest présentée.
- **Un habitant de Conflans** a des interrogations sur l'interconnexion avec le RER A et notamment avec la phase 1. Aujourd'hui, 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. Pourquoi n'y aurait-il pas une interconnexion au niveau du Camp des Loges pour éviter ce retour en arrière et gagner du temps ? Une liaison directe entre Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye RER est-elle possible ?
- **Gilles Fourt (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.
- **Gilles Fourt (STIF)** rappelle que le **droit de grève** est accordé à tous et que le STIF ne peut garantir que la Tangentielle Ouest circulera quand le RER A sera en grève et réciproquement. Le droit de grève est indépendant du projet.
- **Gilles Fourt (STIF)** rappelle que l'intérêt de la **gare de Chêne-Feuille** est d'assurer :
  - une correspondance avec le groupe V de Saint-Lazare, autrement dit entre les trains qui vont de Paris à Mantes et la Tangentielle Ouest ;
  - une desserte pour les gens 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 car il serait nécessaire d'enlever des

trains. Cette question a été très largement soulevée dans l'enquête publique d'Eole car le projet ne prévoyait pas d'arrêt dans la boucle de la Seine, ce qu'un certain nombre d'usagers et d'habitants ont contesté. Il était très difficile de justifier un arrêt pour des raisons techniques en raison de l'impact sur toutes les autres circulations. Une solution a été trouvée, qui devra être confortée, pour garantir qu'il y ait des arrêts d'Eole dans la boucle de la Seine. Il s'agit d'études d'exploitation ferroviaire qui sont très complexes en raison de la densité de circulation à ce point du réseau. Cette difficulté a failli remettre en question l'ensemble du projet Eole, jusqu'à sa déclaration d'utilité publique. Il y a eu un très gros travail opéré avec RFF pour convaincre les quatre préfets concernés de signer la déclaration d'utilité publique : RFF et le STIF se sont engagés à faire cet arrêt dans la boucle de la Seine. C'est sur la base de cet engagement que la déclaration d'utilité publique a été signée et que le projet pourra se faire. Ce sont les mêmes raisons techniques qui expliquent qu'il ne peut pas être créé un arrêt sur Chêne-Feuillu, tant que le nombre de trains ne baisse pas sur le groupe V. Ceci pourrait être rendu possible en créant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), avec moins de circulation des grandes lignes ferroviaires, cela redonnerait de l'oxygène à l'exploitation ferroviaire et des trains Eole pourraient s'arrêter. Mais si la LNPN n'est pas réalisée, effectivement, cette fonction de correspondance ne pourra pas être assurée. Par contre, la deuxième fonction de desserte du secteur reste possible pour les habitants, les riverains, les gens qui travaillent à proximité. Le secteur d'étude pour l'implantation de la station est très large à ce stade : les études de DOCP, base de la concertation préalable, représentent un stade d'études amont et sont encore peu détaillées. A ce stade, les maîtres d'ouvrage recueillent l'avis des habitants, des usagers et en tirent des orientations. S'il y a majoritairement des avis qui s'expriment en défaveur de la station du Chêne-Feuillu, le bilan de la concertation en tiendra compte. Si par contre, cette station apparaît comme nécessaire, le bilan en tiendra compte également. Ces options seront analysées lors des études ultérieures appelées « schéma de principe ». Aujourd'hui la question d'un arrêt Tangentielle Ouest à Chêne-Feuillu reste ouverte et les maîtres d'ouvrage sont là pour entendre les points de vue des uns et des autres.

- **Gilles Fourt (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. Par contre, un usager souhaitant aller d'Achères-Ville à Saint-Germain-en-Laye RER A 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 aurait pu être envisagé mais il aurait fallu que la voie ferrée sorte de la Grande Ceinture et traverse la RN184 dont les traversées sont complexes. Le projet n'a pas été conçu pour permettre cette relation directe dans le but d'utiliser au maximum les infrastructures existantes (voies ferrées de la Grande Ceinture).
- **Alain Outreman, Maire d'Achères**, demande pourquoi, à Paris, un, deux, voire trois **RER A** ont pour direction Saint-Germain-en-Laye lorsqu'un seul dessert Cergy. L'attente est toujours beaucoup plus longue alors que Cergy est une ville nouvelle et une métropole importante. Par ailleurs, le Maire considère qu'aujourd'hui la liaison Saint-Germain-en-Laye - Achères, et plus tard vers Cergy, est « plombée » financièrement par le **tronçon entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et le RER A**, qui n'était pas prévu au départ. Il estime que la Ville de Saint-Germain-en-Laye est favorisée au détriment de sa commune. Selon lui, ce tronçon, s'il a sûrement une utilité, va coûter très cher et n'est pas une priorité. Il faut tenir compte des populations et des trafics pour prioriser la réalisation de cette tangentielle. La priorité est de terminer la liaison nord/sud. C'est un projet de 40 ans sur lequel le Conseil municipal donnera son avis demain de même que l'association de la Confluence donnera son avis pour que soit retenue prioritairement, avant le tronçon à Saint-Germain-en-Laye RER, la liaison vers Achères et pourquoi pas Cergy.

- **Sébastien Hopin, vice-président chargé des infrastructures de déplacement et du stationnement de l'agglomération de Cergy-Pontoise** fait part de sa satisfaction de voir que le dossier avance de nouveau. Il souscrit pleinement aux propos tenus par Monsieur Outreman y compris sur le RER A et la situation à Saint-Germain-en-Laye. Il questionne le STIF sur plusieurs points :
  - Lors de la présentation a été évoquée la volonté de **rattraper le retard** sur cette phase 2 : est-il possible d'avoir des précisions ?
  - Concernant le **financement de la phase 2** : est-il bouclé ?
  - **La fréquence** envisagée est de 10 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heure creuse. Il existe un enjeu fort pour desservir l'agglomération de Cergy-Pontoise qui représente 200 000 habitants, une population active qui fait tous les jours la navette depuis Poissy, Achères et un bassin étudiant important. La desserte en heure creuse semble minime en termes de qualité de service et ne correspond pas aux attentes de la ville d'Achères, de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise et de la Confluence.
  - **La liaison avec Cergy** est inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et au Plan de Déplacement Urbain de l'Ile-de-France (PDUIF) : existe-t-il la volonté de lancer les études de la phase 3 en même temps que la phase 2 sans remettre en cause le phasage sur cette phase 2 ?
  
- **Un habitant** revient sur la future **correspondance avec la ligne J** à la station Chêne-Feuillu évoquée dans la présentation. Il pensait qu'avec l'arrivée d'Eole, les trains du groupe V du Mantois allaient disparaître, et s'interroge : y aura-t-il une correspondance avec le groupe V ou avec Eole à la station Chêne-Feuillu ?
  
- **Gilles Fourt (STIF)** prend note de l'interpellation de Monsieur Outreman sur le déséquilibre de l'offre **RER A** sur chacune des branches. Chaque ligne a son histoire : initialement, le RER A n'allait ni à Cergy, ni à Poissy. Il y a eu une extension du RER A avec des branches nouvelles, l'exploitation est donc devenue beaucoup plus complexe. Gilles Fourt rappelle le vote l'année dernière du Schéma Directeur du RER A qui prévoit un programme d'investissement de plus de 600 millions d'euros. Néanmoins, il propose qu'une réunion spécifique soit organisée pour expliquer cela car il ne s'agit pas aujourd'hui d'une réunion dédiée au RER A mais à la Tangentielle Ouest.
  
- **Gilles Fourt (STIF)** souligne que les maîtres d'ouvrage du projet cherchent avant tout à être pragmatiques. Le projet Tangentielle Ouest est étudié depuis 10 ans. Il y a eu des choix, qui résultent d'un débat et de nombreux échanges ont eu lieu au sujet de la traversée de Poissy. A ce moment-là, la phase 1 de la Tangentielle Ouest a pris de l'avance. Les trois maîtres d'ouvrage ont choisi d'être pragmatiques. **Leur priorité est de faire que la Tangentielle Ouest se réalise** : phase 1, puis phase 2 et ensuite phase 3. Mais la phase 2 ne se réalisera que si la phase 1 se fait préalablement et la phase 3 ne se réalisera que si la phase 2 se fait préalablement. L'objectif prioritaire est que la phase 1 de la Tangentielle Ouest aboutisse car c'est la meilleure garantie que TGO phase 2 se fasse. Gilles Fourt rappelle que pour qu'un projet aboutisse il faut réunir trois conditions :
  - une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ;
  - un avant-projet technique (AVP), qui permet de figer le coût ;
  - un financement du projet.

Sur la phase 1, aucune de ces trois conditions n'est encore réunie à ce jour puisque l'enquête publique devrait avoir lieu avant l'été. S'il y a un avis favorable lors de l'enquête publique, dans l'année suivante, le Préfet des Yvelines donnera la Déclaration d'Utilité Publique.

Mi 2014-fin 2014, les maîtres d'ouvrage sauront si cette première condition est atteinte.

La deuxième condition est d'avoir un avant-projet (AVP) qui permette de faire le détail technique du projet et de figer le coût. Le coût de la phase 1 a été estimé à 220 millions d'euros mais demande à être affiné. Les études d'avant-projet (AVP) vont démarrer puisque la Région, le Département et l'État ont validé le financement des études. D'ici 18 mois, les maîtres d'ouvrage disposeront d'un coût et d'un projet technique détaillé.

Ensuite, il y aura le financement du projet. Aujourd'hui, dans le Contrat Particulier Région-Département (CPRD), 200 millions euros sont prévus pour la Tangentielle Ouest selon un schéma 50% Région et 50% Département. Le seul projet de Tangentielle qui n'est pas financé par l'État en Île-de-France est celui de la Tangentielle Ouest. La Région et le Département souhaitent que l'État vienne en financement du projet de Tangentielle Ouest phase 1. L'objectif des maîtres d'ouvrage est de s'assurer que d'ici 24 mois, c'est-à-dire fin 2014, les trois conditions soient obtenues : une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), un AVP (avant-projet) avec un coût stabilisé, et un financement. Si ces trois conditions sont réunies, alors les travaux peuvent démarrer. 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>ème</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 environ un an d'écart entre les deux Déclarations d'Utilité Publique.

- **Gilles Fourt (STIF)** explique que la phase 2 est estimée à 135 millions d'euros à ce stade des études. Cette estimation va être affinée. Le STIF n'a pas d'a priori sur la création de la gare de Chêne-Feuillu et sur l'insertion de la station à l'est des voies à Achères-Ville. Cela coûterait 60 millions d'euros de plus que le projet de base (50 millions d'euros pour la station d'Achères-Chêne-Feuillu et 10 millions pour l'insertion du terminus à l'est). Le **plan de financement de la phase 2** appellera les mêmes interlocuteurs selon des proportions qui ne sont pas connues aujourd'hui. L'objectif est de réaliser le projet au plus vite. Il y a beaucoup d'obstacles techniques et juridiques : des sujets de compensations forestières, de traversées de voiries, etc. L'objectif est de lever ces obstacles, de faire avancer les projets indépendamment des aléas.
- **Gilles Fourt (STIF)** souligne que si les trams-trains s'avèrent très chargés à terme, **la fréquence** de 30 minutes en heure creuse sera augmentée. Des études de trafic ont été réalisées, des comptages ont été refaits sur la Grande Ceinture Ouest à l'automne, confirmant un trafic faible sur la Grande Ceinture Ouest, d'où le fait que le maillage est une nécessité pour conforter cette ligne.
- **Monsieur Outreman, Maire d'Achères**, demande si le tronçon Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture - RER A hypothèque la forêt.
- **Gilles Fourt (STIF)** précise qu'environ 2 hectares de forêt le long de l'avenue des Loges seront nécessaires à l'insertion du tram-train. Le tronçon entre Achères-Chêne-Feuillu et Achères-Ville nécessitera également d'acquérir une bande d'environ 2 hectares de forêt.
- **Monsieur Outreman, Maire d'Achères**, se dit très surpris que le Maire de Saint-Germain-en-Laye accepte que le tram-train se fasse au détriment de 2 hectares de forêt alors qu'il souhaite un tunnel pour que l'autoroute A104 passe sous la forêt. Monsieur Outreman précise que la priorité était de **desservir le secteur nord** et non le tronçon central Saint-Germain-en-Laye - Noisy-le-Roi. Il regrette que le projet ait commencé par le tronçon central qui est aujourd'hui très peu fréquenté. Il 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. Monsieur Outreman souligne que si les infrastructures ferroviaires correspondantes ne sont pas développées, la ville risque de

se retrouver étranglée en matière de circulation. Le tronçon nord est selon lui prioritaire car il va desservir des agglomérations importantes, y compris celle de Cergy-Pontoise. Cette phase est aujourd'hui hypothéquée par la liaison entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et RER A.

- **Gilles Fourt (STIF)** répond que la **phase 3** est envisagée à l'horizon 2030 dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). 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 de la phase 3 à partir du moment où la phase 2 aura été mise « sur de bons rails ». Gilles Fourt estime que le choix est ouest de l'insertion du terminus à Achères-Ville est stratégique car il a une influence forte sur la phase 3. Le fait d'attendre un peu permet d'y voir un peu plus clair sur les intentions de l'État sur le Grand Port d'Achères car un débat public devrait être lancé prochainement. La phase 3 ne peut pas être pensée indépendamment du Grand Port d'Achères.
- **François Boudier, Directeur général des services de la ville d'Achères** et habitant d'Achères, s'interroge sur la **fréquence** : 5 minutes sur le tronçon central mais 10 minutes pour la desserte de Poissy et Achères alors qu'il s'agit d'un bassin de population important de 160 000 à 300 000 habitants. Le Directeur général des services demande si des cadencements supérieurs vers Achères-Ville peuvent être envisagés ? Par ailleurs, ont été évoqués des compensations forestières et la protection de l'environnement : cela signifie qu'il risque d'y avoir des recours dans le cadre de l'enquête publique de la phase 1. Quid de la situation s'il y a un recours sur le **tronçon Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture – Saint-Germain-en-Laye RER A** : est-ce que cela signifie que tout le projet est remis en cause ? François Boudier s'interroge sur la possibilité de poursuivre la phase 2 au-delà de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture sans se préoccuper dans un premier temps du bouclage sur le château, en suggérant qu'un bus à haut de niveau de service aurait été la solution pour assurer la liaison entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et la gare de RER A.
- **Un habitant** souhaite revenir sur l'évolution du RER E à l'horizon 2020 : ne va-t-il pas faire doublon avec le **RER A** ? Le RER A a aujourd'hui trois branches (Cergy, Poissy, Saint-Germain-en-Laye), ce qui signifie trois fois plus de problèmes et trois fois moins de fluidité. Dès que le **RER E** aura pour direction Poissy, ne serait-il pas intéressant 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, puisque de toute façon le RER E passerait aux alentours de Nanterre Université tout comme le RER A ?
- **Un habitant du quartier Chêne-Feuilleu** s'interroge sur la gare du Chêne-Feuilleu :
  - La **gare du Chêne-Feuilleu** est conditionnée par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie : dans quels délais serait-elle envisagée ?
  - Pour sortir d'Achères et rejoindre la route de Saint-Germain-en-Laye, il y a une route assez étroite et donc des risques de problèmes de circulation dans cette zone.
- **Un habitant du quartier Chêne-Feuilleu** 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 pas l'utilité de ce tronçon. Quel sera le **temps de trajet** entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et le RER avec le tram-train ? Quel est l'utilité du tramway qui passe dans une zone où il n'y a rien ? Y a-t-il un **surcoût** par rapport à un train ? Pourquoi est-ce un tram-train ?

- **Gilles Fourt (STIF)** revient sur les **fréquences** : une fréquence de 10 minutes est prévue sur la branche Saint-Cyr RER C - Saint-Germain-en-Laye RER A et sur la branche Saint-Cyr RER C - Achères-Ville RER A. Ceci permettra d'offrir une fréquence de 5 minutes sur le tronçon central entre Saint-Cyr et Saint-Germain GC. 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 faire du renfort d'offre et avoir 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.
- **Gilles Fourt (STIF)** répond concernant **le risque de recours** sur la phase 1 sur le tronçon Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et le RER A. Il rappelle qu'il peut y avoir des recours sur tous les projets. Si dans l'enquête publique sur la phase 1 de la Tangentielle Ouest, qui pourrait se tenir avant l'été, un certain nombre de personnes s'expriment contre le tronçon entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et le RER A, le commissaire enquêteur pourrait donner un avis défavorable au projet. Dans ce cas, il faudrait certainement relancer des études sur la phase 1, et la phase 2 serait donc retardée.
- **Gilles Fourt (STIF)** répond concernant la suppression de la **branche Poissy du RER A** : il n'est pas prévu de supprimer cette branche dans le cadre de la mise en service d'Eole. Avant même que cette proposition ait été formulée, elle a généré une levée de boucliers de la part des habitants et des élus.
- **Gilles Fourt (STIF)** précise que **la station Chêne-Feuillu** a une fonction de correspondance, conditionnée par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Compte tenu de la configuration du quartier, il ne serait pas opportun d'en faire une gare de rabattement. C'est une halte de quartier et non un pôle de rabattement. Elle ne comprendra donc pas de parking relais, ni de voiries pour que les gens puissent stationner. Cette fonction de rabattement existe déjà à Achères-Ville.
- **Gilles Fourt (STIF)** explique qu'il n'est pas possible de continuer en train vers Achères-Ville sur la plateforme existante qui est déjà empruntée par des RER A et des Transiliens : il est nécessaire de **créer une nouvelle plateforme ferroviaire** de type tramway à côté des voies existantes pour que les tram-trains puissent continuer en direction d'Achères-Ville. Les trains ne peuvent pas techniquement emprunter la plateforme ferroviaire existante, il n'est pas possible d'insérer une 3<sup>ème</sup> famille de trafic.
- **Gilles Fourt (STIF)** 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. 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.
- **Un habitant du Chêne-Feuillu** demande au STIF de repréciser la position de la halte de Chêne-Feuillu : ce n'est pas parce que c'est une halte que la question du **stationnement** ne va pas se poser. Quand l'étude sera-t-elle finalisée sur le positionnement de la halte ?
- **Gabriel Poifoulot, Directeur Adjoint à la stratégie territoriale de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise** souhaite revenir sur les **fréquences**. Du fait du tronçon Saint-Germain GC - Saint-Germain RER, c'est une exploitation en branche qui se

dessine, ce qui signifie une division des flux. La conséquence directe de cette exploitation en branche est qu'il y aura moins de trains vers Achères. Selon lui, l'exploitation en branche complexifie la gestion des trafics, comme sur le RER A : il faut tirer les conséquences de ces dizaines d'années d'exploitation en branche.

- **Gilles Fourt (STIF)** entend l'inquiétude des riverains liée à un effet d'attraction d'automobilistes avec la halte de Chêne-Feuillu. La seule manière pour éviter le stationnement sauvage est de réglementer le **stationnement**. Il faut trouver des mécanismes de gestion de la voirie mais cela n'a pas été étudié à ce stade des études amont. Sur la fonction de desserte du quartier, s'il ressort de la concertation (des expressions ce soir, des expressions écrites pendant la concertation) que la principale crainte est d'avoir des stationnements qui viennent polluer le quartier et, de ce fait, qu'il est préférable de ne pas faire de halte, alors il n'y aura pas de halte pour la desserte du quartier. Cela signifie que ses habitants viendront prendre la Tangentielle Ouest à Achères-Ville. Si la halte est perçue d'abord comme un lieu de nuisances, elle ne sera pas créée. Si par contre, les habitants considèrent que le fait d'avoir une halte est important en termes de niveau de service mais qu'il faut se prémunir des véhicules qui viennent de l'extérieur du quartier, il s'agit d'une question de gestion du stationnement qui s'établit en lien avec la commune. Gilles Fourt précise que dans toutes les villes de France il existe des haltes de tramways sans stationnement créé.
- **Gilles Fourt (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. De la même manière, en fonction de la concertation qui démarre avec la réunion de ce soir, des expressions orales et écrites, le STIF tirera les conséquences nécessaires sur la station Chêne-Feuillu, qui donne lieu à beaucoup de questions. Le rôle du STIF est d'entendre les gens et de poursuivre la vie du projet en fonction des expressions.
- **Une participante** revient sur les **prévisions de trafic** : à quels horizons sont ces prévisions ? Est-ce que cela allègera le RER A, la circulation automobile ou de nouveaux voyages seront-ils générés par la nouvelle ligne ? Qu'en est-il du **financement de l'exploitation** ?
- **François Boudier, Directeur général des services de la ville d'Achères** revient sur le **bouclage vers Saint-Germain-en-Laye RER A**. Il considère que la concertation de 2008 a été troublée par la proposition sur la phase 2 d'un autre schéma d'organisation avec un passage du tram-train dans Poissy et dans Achères : les élus de ces villes ont été concertés sur cette disposition. Sur la question du **Chêne-Feuillu**, il demande que les mesures conservatoires ne soient pas intégrées dans la concertation de la phase 2 car la réflexion n'est pas mure. Il demande d'envisager un périmètre élargi notamment jusqu'au Triangle des ambassadeurs et à Grand-Cormier. Il faut intégrer une réflexion plus globale qui tient compte du projet Eole, du projet de Contrat de Développement Territorial mais aussi de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et du RER A. 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. Il ajoute que ce n'est pas à la ville qu'il revient de gérer le stationnement.
- **Un habitant d'Achères, Président d'une association sur le quartier du Chêne-Feuillu** s'interroge sur l'impact en termes de bruit pour l'ensemble des riverains de la ZAC de Saint-Hubert qui fait partie du Chêne-Feuillu.

- **Gilles Fourt (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 reprises dans les études de schéma de principe pour confirmer que l'offre de service est conforme aux besoins.
- **Gilles Fourt (STIF)** répond sur le **financement en phase d'exploitation** : le STIF dispose d'un contrat avec la SNCF. Dans le contrat, le STIF paie le service rendu. A priori le tram-train coûtera moins cher en exploitation que le train car le matériel train (RER et Transilien) est plus lourd et plus coûteux à exploiter, et le dispositif de personnel est également plus lourd que pour le tram-train.
- **Marc Podetti (SNCF)** précise 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.
- **Marc Podetti (SNCF)** précise que dans le dossier d'enquête publique, l'étude d'impact comprend l'insertion paysagère du projet dans son ensemble. Il existe une ligne de tram-train entre Aulnay et Bondy en Seine-Saint-Denis depuis 2006, le T4. Il invite les participants de la réunion à aller voir cette ligne : les rames de tram-train **font moins de bruit** que les voitures qui circulent à proximité. Le matériel roulant répond à des normes strictes. Il existe des normes officielles de limite de bruit à ne pas dépasser pour un transport en commun : dans le cahier des charges pour l'achat du matériel roulant, ce dernier devra respecter ces normes. Il y a des circuits d'essai pour vérifier que le matériel roulant respecte les normes officielles de bruit à toutes les vitesses. 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 rames et au niveau des roues, ou sur les rails et les plateformes pour minimiser l'impact de la ligne.
- **Une habitante du Chêne-Feuilleu** explique que les voies existantes sont en hauteur : aujourd'hui, il y a un trafic mais peu dense. Elle craint que la fréquence soit supérieure et le **bruit** beaucoup plus fréquent.

- **Gilles Fourt (STIF)** explique que dans l'étude d'impact, il y a une estimation du **bruit futur**. Des tram-trains font moins de bruit que des trains classiques. La différence entre le bruit actuel et le bruit futur est mesurée : si l'impact est jugé fort, des mesures compensatoires seront prises. L'Autorité Environnementale va examiner l'étude d'impact sur cette question notamment. Par exemple sur Eole, l'Autorité Environnementale a émis des réserves sur la dimension du bruit qui avait été insuffisamment prise en compte dans le dossier. Le Commissaire enquêteur, dans le cadre de l'Enquête publique, a repris ces remarques et a émis des réserves. Pour avoir la Déclaration d'Utilité Publique, il faut lever les réserves. RFF a dû convaincre les Préfets qu'il était en mesure de lever les réserves sur cette dimension du bruit. Pour la Tangentielle Ouest, ce sera la même chose. A toutes les étapes du projet, le public dispose d'éléments techniques pour pouvoir réagir et avoir des garanties que le projet n'affectera pas les riverains. Par ailleurs, des mesures compensatoires pourront être mises en place au besoin, par exemple : des murs anti-bruit, des traitements de façades.
- **Une habitante d'Achères** demande :
  - Pourquoi n'y-a-t-il pas de **correspondance avec Poissy RER A** à l'image de la correspondance avec Saint-Germain-en-Laye RER ?
  - Quel est le devenir d'Achères-Ville en **liaison vers Saint-Lazare** ?
- **Un habitant du Chêne-Feuillu** précise que le problème du **bruit** est lié à la modification de l'environnement plutôt qu'à l'ajout de sources de bruit. Il n'y a pas que la Tangentielle Ouest qui va passer mais surtout les trains Grandes Lignes. Aujourd'hui, il y a des arbres à proximité de la ligne inutilisée qui risquent d'être coupés. Il regrette également que ne soit pas plus évoquée **l'insertion du terminus à Achères-Ville** qui a un énorme impact sur la phase 3.
- **Un participant** intervient concernant la conception de la **concertation** : un projet étudié est présenté en concertation alors que dans le reste de l'Europe les projets sont proposés avant d'être étudiés. Ne serait-il pas pertinent de demander une définition de ce qui est souhaité puis de faire les études ensuite ?
- **Gilles Fourt (STIF)** explique que des études avaient été proposées pour entrer dans **Poissy** plutôt que de suivre les voies de la Grande Ceinture. Cependant, le réseau viaire à Poissy est très étroit, cela posait des problèmes en termes de circulation et cela avait provoqué beaucoup de débats à l'époque : ce projet n'avait pas été retenu, avec l'accord de la ville de Poissy.
- **Marc Podetti (SNCF)** revient sur l'histoire du projet. Il rappelle que lors de la **concertation**, en 2008, plusieurs tracés avaient été proposés pour rejoindre le RER A à Saint-Germain-en-Laye. Une réunion publique très riche a eu lieu à Saint-Germain-en-Laye et une délibération du Conseil municipal s'est clairement exprimée en faveur d'un tracé par le Camp des Loges. Les maîtres d'ouvrage ont écouté et tenu compte de l'avis des riverains, des utilisateurs et des élus des territoires traversés : cette délibération et les avis entendus en concertation ont été pris en compte pour axer la suite des études sur le tracé par le Camp des Loges. Pour Poissy, les études d'arrêt des trains à Achères-Chêne-Feuillu ont débuté en 2009 pour répondre à la demande de la Région Île-de-France et du Conseil général des Yvelines de créer une correspondance de qualité avec les lignes du groupe V. Au niveau de l'exploitation, il n'était pas possible d'arrêter des trains pour les raisons précisées précédemment. Une autre solution a été un temps envisagée par les maîtres d'ouvrage pour satisfaire ce besoin de correspondance. Un tracé urbain, sortant du Réseau Ferré National à Poissy Grande Ceinture, a été étudié en empruntant 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 options étaient possibles : soit abandonner la desserte d'Achères et s'arrêter à Poissy RER, soit desservir Achères et poursuivre le **tracé urbain**

**de Poissy RER à Achères-Ville-RER** en traversant la ville le long de l'usine Peugeot. Cette option urbaine a été étudiée mais suscitait des difficultés techniques et des oppositions d'acteurs locaux, ce qui explique la mise en veille de la phase 2 depuis fin 2009. Il y a eu un « stand-by » sur la solution à adopter concernant la correspondance avec le groupe V. La phase 2 a été relancée depuis 1 an. Suite à un courrier co-signé par les villes de Poissy, Achères et l'agglomération de Cergy-Pontoise, 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.

- **Gilles Fourt (STIF)** précise que s'il est nécessaire de couper des arbres pour faire une halte à Chêne-Feuillu, et si ces arbres ont un effet de masque 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. Gilles Fourt rappelle que si les réponses complémentaires ne sont pas jugées suffisantes, il existe des garde-fous institutionnels et juridiques pour garantir l'expression des riverains. Le public pourra consulter le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et s'exprimer lors de l'enquête publique, prévue à l'automne 2014.
- **Gilles Fourt (STIF)** revient sur la réflexion globale menée à **Achères-Grand-Cormier**. Si la Tangentielle Ouest devait passer à Grand-Cormier, cela serait très complexe en termes ferroviaires. Il s'agit d'un projet beaucoup plus cher et plus compliqué à mettre en œuvre. Le STIF comprend l'enjeu très fort sur Grand-Cormier. Dans le cadre du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), le STIF s'est exprimé dans son cahier d'acteurs en ces termes : « le STIF relève que le projet de gare LNPN à Achères-Ville permet une meilleure articulation avec la TGO et le reste du réseau existant ». Le STIF a exprimé que le site le plus favorable pour une correspondance entre la future gare Confluence et la TGO était à Achères-Ville et non à Achères-Grand-Cormier.
- **Gilles Fourt (STIF)** revient sur le **processus d'études et de concertation** qui a fait ses preuves pour les projets de transport :
  - La première étape est celle du Dossier d'Objectif et de Caractéristiques Principales (DOCP). Sur la base de ce dossier, la concertation est menée et le bilan en est tiré.
  - En fonction 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 d'utilité publique.
  - La dernière étape est celle de l'avant-projet (AVP).

Ce processus tel qu'il est mis en œuvre en Île-de-France sur tous les projets fonctionne bien.

- **Un participant** demande si l'implantation de la **station à Achères-Ville** à l'ouest des voies ferrées permet le prolongement futur vers Cergy ?
- **Gilles Fourt (STIF)** précise que si la **station à Achères-Ville** est implantée à l'ouest, il faudra que les deux voies de la Tangentielle Ouest passent entre le pied du talus du RER et la bordure du collège, ce qui n'est pas très large. Ou alors le talus sera entamé, ce qui représente un certain coût car il faut faire des murs de soutènement pour supporter les voies ferrées. Si la station est implantée à l'est, il faudra reprendre l'ouvrage existant (pont) sous lequel la Tangentielle Ouest passera. L'espace n'est pas très large non plus. La solution à 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. Lors de la phase 3 le terminus provisoire deviendrait une station de passage. Ceci permettrait d'éviter de porter lors de la phase 2 le coût du passage à l'est de la gare d'Achères-Ville. Tout est possible pour le moment, et les avis du public et de la ville seront entendus.

## 4. Conclusion

---

Monsieur le Maire retient de la réunion de ce soir :

- que l'antenne Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture - RER A n'est pas une priorité selon lui ;
- les inquiétudes des habitants du Chêne-Feuilleu ;
- que le passage à l'est des voies ferrées à Achères-Ville permettrait de desservir les futures zones d'activités de la ville ;

\*\*\*\*\*

L'animatrice remercie les participants à la réunion pour leurs questions. Elle précise que le public peut continuer à s'informer et à s'exprimer :

- lors des prochaines réunions publiques à Poissy, le 23 avril à 20h et à Saint-Germain-en-Laye, le 16 mai à 20 h ;
- en laissant un avis sur le site dédié au projet : [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr) ;
- en utilisant les cartes T préaffranchies ;
- via les urnes placées en Mairie.