

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

A - Le dossier d'enquête d'utilité publique, qui ne concerne que le tronçon de Saint-Germain GC à Achères, n'aborde pas les prolongements ultérieurs vers Cergy et Versailles.

La notice explicative indique :

"Le programme de la Tangentielle Ouest retenu est celui constitué par le cumul des phases 1 et 2. Les prolongements vers Cergy au Nord et Versailles au Sud sont inscrits à l'horizon 2030 au SDRIF adopté par la Conseil Régional le 18 octobre 2013 et approuvé par l'Etat le 27 décembre 2013. Les premiers résultats des études préliminaires sur le prolongement vers Versailles Chantiers indiquent que des investissements lourds seraient nécessaires pour ne pas impacter les fréquences de la première phase de la TGO et le fonctionnement de la gare de Versailles Chantiers (cf. paragraphe 2.3.6 page 23). Concernant le prolongement vers Cergy, une étude sectorielle a été réalisée par le STIF dont les premiers résultats ont été présentés en décembre 2012. Ces études, qui ont été approfondies en 2013, permettront d'alimenter, à compter de la fin 2014, les études du prolongement de la TGO vers Cergy. Compte-tenu de l'incertitude d'une part sur la solution technique à retenir pour le prolongement à Versailles Chantiers, d'autre part pour le tracé à retenir pour le prolongement au nord à Cergy, aucune estimation financière ne peut être faite sur ces deux prolongements."

Toutefois l'attente d'une extension vers Cergy est présente et a été prise en compte pour l'élaboration du projet ; elle a notamment constitué un des éléments retenus pour le choix d l'emplacement de la station d'Achères.

Par ailleurs, le bilan de la concertation fait apparaître que le souhait d'un prolongement vers Cergy et, dans une moindre mesure, vers Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines, était présent dans l'esprit du public dès avant l'enquête publique.

L'autorité environnementale a rappelé la forte attente du public concernant le prolongement vers Cergy (pièce F du dossier) ; dans sa réponse, la maîtrise d'ouvrage a pris acte de cette demande, et précisé que les études nécessaires étaient entreprises, sans s'engager sur leurs conclusions ni sur un calendrier. *"Le prolongement ultérieur de la TGO d'Achères vers Cergy est également inscrit au Nouveau SDRIF de 2013, et prévoit la réalisation des études d'ici 2020, et une mise en service à l'horizon 2030. Il est à noter que le prolongement de la TGO vers Cergy est également mentionné au programme du Nouveau Grand Paris présenté par le 1er ministre le 06 mars 2013, visant une mise en service d'ici 2025. A ce titre, l'Etat et la Région ont signé le 19 juillet 2013 un Protocole relatif à la mise en œuvre du programme du Nouveau Grand Paris, et qui prévoit notamment une enveloppe financière pour permettre la réalisation des études de ce prolongement parmi d'autres opérations sur la période 2013-2017."*

B - au cours d'une réunion le 17 juillet 2014, Madame Marie-Laure Peris, Sous directrice à la Direction des transports du Conseil régional, a précisé que l'étude du prolongement vers Cergy était prévue entre 2014 et 2020.

Lors d'un entretien avec la commission d'enquête Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines a déclaré que, quel que soit le tracé qui sera retenu en définitive, l'objectif à terme du projet de Tangentielle Ouest est bien de relier Versailles à Cergy.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question:

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

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

Dans ce contexte, le STIF a souhaité consolider et garantir d'abord la faisabilité des deux premières phases de la TGO, avant de poursuivre les études sur le prolongement vers Cergy. Le prolongement de la TGO à Cergy est en effet conditionnée à la réalisation préalable de la phase 1 à Saint-Germain-en-Laye dans un premier temps, puis à la desserte d'Achères-Ville dans un second temps.

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

Question:

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:**Le prolongement de la TGO à Versailles**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

- Dans le PDUIF, la Tangentielle Ouest est définie comme "*ligne exploitée en tram-train en prolongement de la grande ceinture Ouest de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, Achères et vers Cergy*"; le prolongement vers Versailles n'est pas évoqué.
- Le prolongement vers Cergy, au delà d'Achères, dès aujourd'hui désigné comme "troisième phase", est très attendu aussi bien par le public que par les élus ; les études préalables sont prévues entre 2015 et 2020 ; la date de mise en service, inscrite au SDRIF pour 2030, devrait être avancée (2025 ?).

En l'état actuel du dossier des point importants restent en suspens :

- la station de destination à Cergy : Cergy-le-Haut ? Cergy Préfecture ?
- le tracé : trois itinéraires très différents restent en compétition ;
- les franchissements de la Seine et de l'Oise.

La commission d'enquête n'a pas, à ce stade, de commentaires à formuler ; concernant le projet de phase 2, objet de l'enquête publique, elle retient que la Maîtrise d'ouvrage a effectivement tenu compte de la future extension vers Cergy pour l'implantation de la station (terminus provisoire) d'Achères-ville.

- En revanche, le prolongement vers Versailles n'est pas à l'ordre du jour : dans sa réponse, la Maîtrise d'ouvrage indique que, le faisceau de voies permettant d'accéder à Versailles-chantiers étant saturé, des travaux considérables et très coûteux seraient indispensables pour augmenter sa capacité.

La commission d'enquête constate qu'aucune date n'est proposée pour la mise en service de cette extension.

Thème 2 : Les travaux

Le tracé proposé à l'enquête publique se situant essentiellement en forêt, et en dehors des inquiétudes formulées par les représentants du golf de Saint-Germain (voir ci-dessus), les incidences du chantier n'ont fait l'objet que d'un petit nombre d'observations. Il est évident que celles-ci auraient été beaucoup plus nombreuses si la variante urbaine par la station Poissy RER, proposée en cours d'enquête, avait été décrite dans le dossier.

La commission a souhaité, pour l'information du public, interroger la Maîtrise d'ouvrage sur les modalités d'exécution des travaux et a retenu deux types de questions : calendrier de réalisation et impacts pour les riverains

Les travaux : calendrier

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Il n'a pas été formulé d'observations spécifiques sur ce thème, les participants à l'enquête se reportant au calendrier prévisionnel du dossier.

La principale information retenue par le public est : mise en service en 2019/2020

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Le calendrier prévisionnel figurant au dossier fait apparaître une "phase travaux" échelonnée de 2017 à 2019, sans autre précision.

Dans ces prévisions, la période "essais et mise en service est prévue en 2019.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

Pour la bonne information du public, les maîtres d'ouvrage rappellent toutefois que les grandes étapes des travaux, décrites en Pièce F – Partie 1, sont la libération des emprises du projet (défrichements), les travaux de génie civil (terrassements), et enfin la mise en place des

superstructures (voies, ligne aérienne de contact, stations, etc.). Compte tenu de l'ampleur du chantier, il est prévu à ce stade du projet deux bases travaux faisant également office de base vie commune d'une surface d'environ 1200m², composée d'une base vie de 400m² et d'une zone de stockage du matériel d'environ 800m². Une base vie pourrait être implantée à proximité de la station de Poissy GC et une autre à proximité d'Achères-Ville.
Lors de l'élaboration du calendrier de la phase travaux, les riverains et les différentes activités seront pris en compte afin de minimiser les nuisances du chantier.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Suite à la concertation préalable de la phase 2 qui s'est déroulée du 15 avril au 17 mai 2013, pour répondre à la demande forte des habitants et des acteurs locaux les maîtres d'ouvrage se sont mobilisés pour permettre une mise en service de la phase 2 fin 2019, soit un an après la mise en service de la phase 1. La demande récente du Conseil Général des Yvelines de réétudier le tracé de la phase 2 pour permettre une correspondance TGO/Groupe V (futur EOLE) à Poissy RER à court terme et indépendant de LNPN, introduit toutefois un délai supplémentaire sur le planning de la phase 2. Comme précisé en réponse aux questions de la commission d'enquête du thème 1 – sous-thème « le tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy », la faisabilité du tracé demandé reste à vérifier. En fonction des résultats des études complémentaires en cours et attendus d'ici fin 2014, les maîtres d'ouvrage envisagent deux scénarios possibles, avec des conséquences sur le planning différentes, bien qu'impossibles à déterminer précisément à ce jour.
Les maîtres d'ouvrage précisent toutefois que les études complémentaires sur une nouvelle variante de tracé de la phase 2 ne remettent pas en cause le bon déroulement de l'opération TGO phase 1. A ce jour, la date de mise en service fin 2018 n'est pas mise en cause :
Administrativement, la phase 1 a été déclarée d'utilité publique le 3 février 2014.
Techniquement, les interfaces directes entre les deux phases sont limitées (jonction à Saint-Germain GC). Le dimensionnement du SMR est prévu pour accueillir les rames de la phase 1, de la phase 2 mais prévoit également des marges d'évolutivité. Ainsi, la conception de l'infrastructure permettra à terme une exploitation TGO avec deux branches (branche St Cyr RER – St Germain RER, et St Cyr RER – Achères-Ville).
Enfin les conventions de financement des deux phases sont indépendantes.
A compter de l'Avant-projet de la phase 2, une coordination sera mise en place entre les équipes projet (MOA et MOE) des deux phases pour gérer les interfaces entre les deux périmètres de projet. Dans ce cadre, seront notamment vérifiées les interfaces au niveau des phases de travaux.

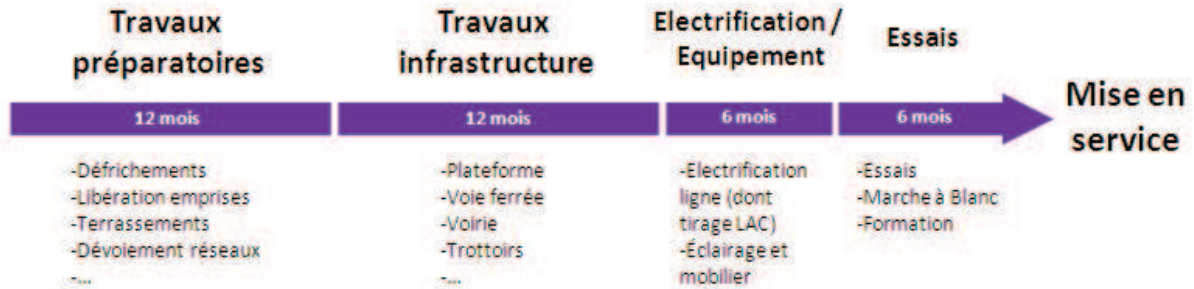
Commentaires de la commission d'enquête

On peut comprendre qu'à ce stade d'avancement des études, la Maîtrise d'ouvrage ne souhaite pas s'engager sur un calendrier d'exécution détaillé ; mais on aurait pu s'attendre à des indications plus précises sur le déroulement du chantier à l'intérieur de la période 2017-2019.

Le dossier définit effectivement les différentes étapes de la réalisation du projet (voir ci-dessous : le chantier), mais sans définir leur enchaînement : les différentes composantes de la Maîtrise d'ouvrage

(SNCF, RFF, STIF) disposent cependant de l'expérience et des compétences nécessaires pour établir un "planning enveloppe" de nature à définir globalement cet enchaînement à l'intérieur de la plage globale projetée.

A titre informatif, la Maîtrise d'ouvrage a communiqué dans sa note complémentaire (cf. annexe 12) "un planning type des travaux d'un projet de tramway" :



Le calendrier devra notamment tenir compte des périodes défavorables à l'exécution de certains travaux : en hiver, les terrassements et transports lourds en forêt peuvent entraîner la détérioration des pistes forestières ; en période de nidification des oiseaux les abattages d'arbres sont interdits,...

Bien entendu, si la variante par Poissy RER devait être adoptée, la période 2017-2019 retenue pour le chantier, donc le calendrier d'exécution seraient remis en cause.

La commission d'enquête reconnaît que l'absence de calendrier d'exécution n'est pas de nature à remettre en cause l'utilité publique du projet ; mais elle aurait été utile pour une bonne information du public.

Les travaux : le chantier

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les responsables du golf de Saint-Germain ont fait part de leur inquiétude concernant la gêne pour l'exploitation de cet équipement dont le chantier pourrait être à l'origine (voir chapitre 1b ci-dessus).

Sinon, sur un plan général, le public n'a pas abordé cette question qui a été intégrée dans les observations concernant les nuisances générées par le projet. Pour les riverains, une phase travaux préalable à la remise en service de la voie ferrée est une contrainte peut-être désagréable, mais inévitable, donc acceptée.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

- Les dispositions concernant le chantier et la description des travaux à exécuter, ainsi que leurs incidences sur milieu physique, le patrimoine, le paysage et la santé, sont définies dans l'étude

d'impact (pièce F) - partie 4A : Analyse des effets positifs et négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine en phase travaux et mesures proposées.

- Les différentes phases du chantier sont les suivantes :
 - Description des bases travaux / bases vies : il est prévu deux bases travaux devant également faire office de base vie ; leur emplacement n'est pas précisé à ce jour.
 - Travaux préliminaires : il s'agit essentiellement de campagnes de reconnaissance géotechniques et topographiques
 - Grands étapes du chantier :
 - dégagement des emprises, qui comprennent les défrichements qui ne pourront être entrepris qu'après obtention de l'autorisation de défrichement ;
 - travaux de génie civil (terrassements, soutènements, confortement d'ouvrages existants...) ;
 - superstructures : poses des voies, la ligne aérienne de contact, les sous-stations électriques, la signalisation ;
 - création de nouvelles stations : Poissy GC, Achères, mesures conservatoires pour Achères-Chêne-Feuillu
 - Le dossier distingue :
 - les opérations sur les voies existantes, en mode train, comprenant la traversée du golf ;
 - la création de voies nouvelles, sur la plateforme à créer entre Achères-Chêne-Feuillu et Achères-Ville en mode tram ;
 - les sections de transition, permettant de passer du mode tram au mode train et inversement.
 - Le cahier des prescriptions spéciales des marchés de travaux inclura une notice environnement, et imposera aux entreprises d'élaborer un plan d'assurance environnement.
- La maîtrise d'ouvrage a par ailleurs prévu de diligenter une information auprès des riverains et des usagers : panneaux d'affichage, réunions publiques, portail internet,...
- L'étude analyse dans le détail les impacts temporaires, directs et indirects, liés aux travaux ; nous retiendrons les impacts les plus significatifs qui concernent :
 - l'hydrologie et l'hydrogéologie : modification des écoulements en surface et risque de pollution accidentelle ;
 - les milieux naturels : défrichement (composante du projet), détérioration des espaces boisés, atteinte aux habitats, dérangement des espèces animales ;
 - nuisances pour les riverains : bruits, vibrations, odeurs, poussières, difficultés de circulation, risque d'accidents, perturbation du golf et des espaces de promenade ou de détente en forêt.

Pour chaque impact analysé l'étude propose, suivant le cas, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation correspondantes.

- Il est rappelé que le dossier d'enquête publique "loi sur l'eau" à venir devra notamment aborder les impacts du chantier sur les eaux de surface et souterraines.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse globale de la maîtrise d'ouvrage:

Lors des travaux envisagés (comprenant toutes les opérations nécessaires à la mise en œuvre du projet, depuis l'aménagement de l'emprise et des bases de chantier, également appelées bases

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

- **nuisances sonores** en particulier pendant les phases de dégagement des emprises et des travaux de génie civil : en mesures de réduction il est notamment prévu de respecter les normes en vigueur concernant les émissions sonores, et de respecter les horaires de chantiers conformes aux règlements et arrêtés préfectoraux en vigueur. Il sera également mis en place une information auprès des riverains sur les périodes et natures des chantiers ;

- plusieurs types de **risques pour la sécurité publique** : la circulation des engins, les risques de chute et les risques d'éboulement : afin de réduire ces risques les emprises chantier seront bien clôturées (état des clôtures maintenu en bon état) et gardiennées (si nécessaire) afin d'éviter leur intrusion par des personnes non autorisées ;

- effets sur les **conditions de circulation** (restriction de circulation, voire déviation de certains axes, diminution des emprises disponibles et cohabitation sur des espaces réduits des voitures, piétons et engins de travaux) : Afin de limiter ces impacts, une information préalable portant sur l'organisation des travaux et les mesures prises pour favoriser le maintien des itinéraires actuels en période de travaux sera mise en place. La réalisation d'un plan de circulation associé aux travaux prévoyant des itinéraires de substitution et le maintien ou la déviation des cheminements cyclables et piétons sera également mis en place ;

- possibilité de **perturbation de l'accès aux parkings (privé ou public) et du P+R de la gare d'Achères** : Pour réduire ces impacts, il est prévu la proposition de places de substitution en cas d'accès condamnés à des parkings privés et le maintien des accès au P+R.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

*- **destruction d'individus, destruction d'habitat, dérangement des espèces** : pour réduire ces impacts le projet prévoit la réalisation du défrichement en dehors des périodes de nidification et d'hibernation et en période automnale, et prévoit par ailleurs la création d'habitat de substitution pour la petite faune (tas de bois et gabions) ;*

*- **suppression de surface d'habitat naturel** : pour limiter ces impacts, on évitera d'implanter les lieux de stockage du matériel de chantier au droit et à proximité des habitats naturels ; les emprises du chantier seront limitées de même que l'usage des pistes ; et enfin il sera fait usage de désherbant biodégradable ;*

*- **blessure des arbres devant rester en place et l'introduction d'espèces invasives** : les principales mesures visant à réduire ces impacts concernent la préservation des arbres remarquables par mise en place de protections, et le contrôle des matériaux importés.*

*- **Impacts sur les itinéraires de randonnée dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye** : bien que leur accès sera maintenu au cours de la phase chantier, il pourra être plus difficile de conserver leur intégrité pendant toute la durée des travaux. Afin de limiter les impacts le projet prévoit la mise en place d'un plan de circulation associé aux travaux pour prévoir des itinéraires de substitution et l'organisation des circulations dans les différentes phases de chantier ainsi que les aménagements spécifiques à mettre en œuvre. Les travaux seront par ailleurs réalisés par étapes et phasés dans le temps pour limiter la gêne dans la durée.*

Question :

3. *Impact des travaux sur l'exploitation du golf*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Voir réponse à la question spécifique dans le Thème 1.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

En phase travaux, plusieurs mesures seront mises en place afin d'assurer une information et une écoute des riverains, habitants, commerçants concernés par le projet et son chantier de réalisation. La communication sur le projet se poursuivra, dans la continuité des précédentes phases de concertation et d'enquête publique.

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

L'étude d'impact est effectivement complète et détaillée en ce qui concerne les incidences du chantier (pièce F du dossier, partie 4A : analyse des effets positifs et négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine en phase travaux et mesures proposées). Le résumé non technique comporte une utile synthèse des impacts et mesures à prendre en phase travaux.

Les organismes intervenant dans la Maîtrise d'ouvrage ont une réelle expérience de ce type de projet et sont à même de prendre toutes les dispositions nécessaires pour une bonne insertion du chantier dans les zones traversées, que l'on peut qualifier de "sensibles" : forêt domaniale, quartiers d'habitation.

Bien que le parcours soit situé principalement en forêt, la commission considère que les travaux, étalés sur une durée de trois ans, pourraient être à l'origine de nuisances dans la traversée du golf, mais aussi dans les tronçons proches de secteurs habités : au voisinage des stations : Saint-Germain GC, Poissy GC, Achères, et à Poissy le quartier du boulevard Rose.

La commission d'enquête a retenu les points suivants :

- L'essentiel des mouvements pour la desserte et l'approvisionnement du chantier devrait se faire par l'emprise ferroviaire ; mais des apports seront également nécessaires par voie routière, notamment par véhicules lourds (engins de terrassements, transports de matériaux,...) ; une attention particulière devra être apportée sur ces déplacements de véhicules :
 1. en forêt, risque de détérioration des voies forestières et de la végétation ;
 2. en ville, et notamment à Poissy, plus particulièrement pour les quartiers situés à l'est de la voie ferrée : encombrement, bruit, entrave au stationnement...

La Maîtrise d'ouvrage est invitée à porter, en amont et en concertation avec les autorités locales, une attention particulière au itinéraires de desserte du (des) chantier(s) par voie routière

- Dans Poissy, une clôture complète de l'emprise ferroviaire sera nécessaire, avec des accès en nombre limité et sous surveillance.
- Une information complète, permanente et évolutive des riverains, au sens large, est indispensable ; sur ce point, la commission prend acte des engagements de la Maîtrise d'ouvrage.

La commission ne dispose pas d'éléments (tracé, calendrier, dispositions techniques...) lui permettant de formuler un avis sur les incidences du chantier dans Poissy si la variante par la station Poissy RER était retenue ; il est évident que, dans cette hypothèse, les conditions d'exécution des travaux dans la partie urbaine seraient beaucoup plus difficiles.

Thème 3 : Les impacts

Cette thématique recoupe évidemment d'autres points abordés par ailleurs, notamment au niveau du chantier (thème 2 précédent) ou encore au niveau de la future station Chêne Feuillu (thème 1) ou encore ceux relatifs à la circulation et au stationnement qui sont traités au niveau du thème 4.

Les impacts d'une remise en service de la Grande Ceinture sont globalement redoutés, tout particulièrement par les habitants de Poissy résidant dans son voisinage immédiat.

Les impacts sont de plusieurs natures et se répartissent ainsi en impacts visuels, impacts sonores et liés aux vibrations, et impacts environnementaux au sens large, la partie relative aux défrichements étant traitée au niveau des observations relatives à l'enquête du même nom à la fin de ce chapitre.

Ce thème représente environ 30,5 % des observations déposées

Les impacts visuels

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

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

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

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Paradoxalement, ces impacts visuels ne sont pas véritablement étudiés au niveau de l'étude d'impact qui s'attache principalement à présenter le chantier, les impacts environnementaux, de vibrations, acoustiques ou en matière de sécurité.

Ainsi l'impact visuel est abordé en relation avec les nuisances apportées par le chantier : en milieu urbain, comme au niveau du paysage : ainsi, les travaux induiront des impacts visuels temporaires sur le paysage, liés à la présence d'engins de travaux publics, aux installations de chantier (bases vie, palissades, grues), et aux dépôts de matériaux sur le sol.

Des mesures seront alors envisagées pour, d'une part assurer la bonne tenue du chantier, d'autre part la recherche de lieux plus propices à une plus meilleure insertion dans l'environnement bâti ou naturel. Et bien évidemment, en mesure compensatoire, une remise en état des sites impactés par le chantier ;

Etonnamment, la sensibilité visuelle est considérée comme inexistante au niveau d'Achères et de Poissy (passages urbains principalement), alors que l'impact sur le paysage sur Saint-Germain-en-Laye, et en particulier sur la forêt de Saint-Germain est important.

En tout état de cause, aucune mesure d'évitement ou de compensation n'est prévue, comme le montre le tableau ci-dessous (extrait du tableau présenté dans l'étude d'impact (pièce F), en partie 4, p 584. :

Thèmes	Impacts directs et indirects permanents, à court, moyen et long terme	Mesures		
		D'évitement	De réduction	De compensation
Paysage				
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - identité visuelle sur l'ensemble de la ligne de la TGO (stations); - Peu d'impact, car réutilisation d'une infrastructure existante. 	- sans objet.	- sans objet.	- sans objet.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse globale des maîtres d'ouvrage :

« Une étude d'impact a été réalisée et est consultable dans la pièce F du dossier d'enquête publique. Cette étude recense les impacts du projet sur son environnement en phase travaux et en phase exploitation et précise également des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts. Les impacts du projet sur son environnement ont par ailleurs fait l'objet d'une évaluation de l'Autorité environnementale en amont de l'enquête publique, à laquelle les maîtres d'ouvrage ont apporté des précisions qui sont consultables à la Pièce G du dossier d'enquête publique. Il est précisé qu'une étude acoustique a été réalisée par AcousTB (bureau d'étude spécialisé en acoustique) afin de déterminer les impacts sonores du projet sur l'ambiance acoustique, et de vérifier ainsi par rapport à la réglementation en vigueur si d'éventuelles protections s'avèrent nécessaires pour les riverains. Les textes réglementaires qui sont appliqués dans les études de bruit (décret 95-22 et arrêté du 8 novembre 1999) traitent de l'ensemble du fonctionnement des infrastructures de transport terrestres et pas seulement des circulations ferroviaires. Les valeurs numériques fournies dans ces textes pour les indicateurs de gêne sonore tiennent compte de l'ensemble des événements acoustiques créés par les circulations ferroviaires. La méthodologie utilisée est présentée dans la partie 9 de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. Elle a tenu compte des estimations de trafic tout le long du tracé de la TGO à l'horizon de sa mise en service. De même, l'étude acoustique intégrale est consultable dans la pièce J du DEUP. Elle met en lumière le faible impact sonore de la TGO phase 2 sur son environnement. Il convient de rappeler que le matériel roulant choisi (tram-train) est bien plus silencieux qu'un train classique. Seules 3 habitations, toutes localisées sur le tronç commun aux deux branches de la TGO (entre St Cyr RER et St Germain GC), sont concernées par des nuisances sonores légèrement supérieures aux seuils réglementaires pour lesquelles des panneaux acoustiques seront installés afin de mettre le projet en conformité avec la réglementation. Les maîtres d'ouvrage se sont également engagés à réaliser des études acoustiques complémentaires en phase exploitation. Dans le cas où ces études révéleraient des nuisances sonores induites par la TGO supérieures aux seuils réglementaires, des mesures complémentaires de réduction du bruit seront appliquées. »

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

« Comme indiqué dans l'Etude d'impact (Pièce F du Dossier d'Enquête Publique du projet TGO phase 2), il est tout d'abord important de préciser que sur une majeure partie du tracé, les impacts visuels sont limités en phase exploitation car l'infrastructure est déjà existante. Les principaux

impacts visuels sont dus à l'installation des caténares ou des panneaux acoustiques auprès des habitations concernées.

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

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

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

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

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

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

Question :

2. Quels seront les impacts sur la végétation existante ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

Impacts en phase travaux :

Dans l'étude d'impact (pièce F, partie 4A) les effets directs sur la faune et la flore ont été identifiés pendant la phase chantier, notamment par les opérations de défrichement (portant sur environ 5,8 ha appartenant à la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye) ou d'élagage au sein du massif boisé traversé par la voie ferrée, induisant un impact par destruction d'habitat. Pour réaliser la nouvelle plateforme d'Achères-Chêne-Feuillu à Achères-Ville des emprises temporaires au sein de la forêt seront également nécessaires pour effectuer les travaux (aires de stockage du matériel et des aires d'entretien des engins, zones de dépôts provisoires). Ces emprises seront précisées au cours des études d'Avant-projet, et feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire. Il est rappelé aussi que les

défrichements feront l'objet de compensations. 'état d'avancement des démarches de compensation avec l'ONF et la DRIAAF est décrit à la réponse des maître d'ouvrages au thème D du présent rapport.

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

Concernant la protection des arbres en place, il s'agira d'assurer notamment :

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

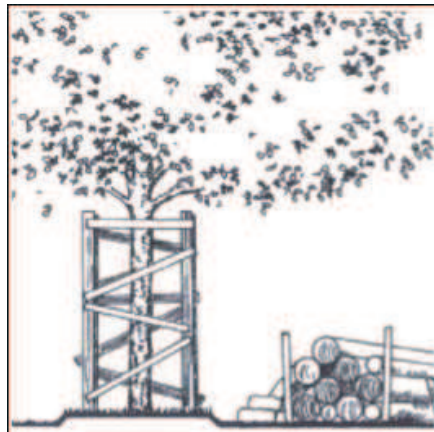


Figure 1 : Exemple de protection physique d'un arbre existant

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

Impacts en phase d'exploitation de la TGO :

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

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

L'impact serait une banalisation et une homogénéisation des habitats naturels par diminution de la

diversité floristique et par voie de conséquence une diminution des espèces animales inféodées à ces habitats.

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

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

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Principes sur les mesures de compensation liées à la coupe des arbres en zone urbaine le long de la TGO :

Le long du RFN, RFF précise que pour des raisons de sécurité il pourra s'avérer nécessaire de couper ou élaguer les arbres existants en vue de libérer d'obstacles un gabarit suffisant autour des caténaires (rayon libre de 3m autour des caténaires). En phase d'Avant-projet les impacts sur la végétation existante le long des voies ferrées seront ainsi précisés, et des mesures pour optimiser l'insertion paysagère de la TGO seront définies.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que les impacts liés à la phase travaux sont bien traités et les mesures envisagées satisfaisantes. Elle regrette toutefois que la phase exploitation présentée dans le dossier n'aborde pas les impacts visuels sur les quartiers urbains traversés de Poissy, notamment, pour lesquels la remise en service s'accompagnera de coupes et élagages d'arbres. S'il est compréhensible que le nombre de sujets concernés ne sera véritablement connu qu'à un stade d'étude plus avancé, aucune mesure spécifique concernant des replantations in situ, afin de reconstituer cette lisière boisée faisant écran à la ligne TGO, n'est indiquée.

Réinterrogée à ce sujet lors de la remise de son mémoire en réponse, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à prendre des mesures pour optimiser l'insertion paysagère de la TGO.

Les impacts sonores et liés aux vibrations

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

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

Des demandes de précisions portent sur les aménagements allant être réalisés et concernent : les murs anti-bruits, la pose de patins anti-vibratiles, les remplacements de traverses, la pose de doubles vitrages...

Une demande récurrente porte sur le pont métallique du boulevard Lefebvre

La fréquence importante de passage des rames, et donc le bruit quasiment continu inquiète également.

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

Un grand nombre de remarques, dont celle du maire de Poissy, se portent sur la nouvelle station Poissy GC : de nombreuses inquiétudes apparaissent au niveau des impacts de la fréquentation future de la gare, dans un quartier très contraint, en impasse et comportant de nombreux logements, dont une nouvelle opération immobilière en cours de réalisation.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Cet impact apparaît bien étudié et présenté au niveau de l'étude d'impact (pièce F) et concerne, à la fois, la phase travaux et la phase exploitation.

○ En phase travaux :

Les mesures à mettre en place lors de la réalisation des travaux sont précisées au sein du chapitre consacré au bruit, dans la partie présentant les effets des travaux sur l'environnement :

- Respect par les entreprises des dispositions législatives et réglementaires en vigueur concernant le niveau d'émission sonore des engins, installations et matériel de chantier
- Information régulière des riverains sur les conditions du chantier

○ En phase exploitation :

Dans le cadre de l'exploitation de la TGO2, le projet ne nécessite pas la mise en place de protections acoustiques sur le tronçon Saint-Germain-Grande-Ceinture – Achères-Ville.

Une étude acoustique a été réalisée pour évaluer les impacts du doublement de la fréquence de trafic sur la TGO entre Saint-Germain GC et Saint-Cyr-l'Ecole (tronc commun au deux phases à l'horizon de la mise en service de la deuxième phase du projet. Les conclusions de l'étude font apparaître que les niveaux sonores LAeq 6h-22h, à 2 m des façades, et calculées sur la base de vitesses parfois surestimées des tram-trains allant circuler, sont généralement inférieurs à 63 dB(A), correspondant au niveau le plus bas nécessitant des protections.

En raison du remplacement du matériel roulant par un modèle moins bruyant, l'augmentation des niveaux de bruit n'est pas significative, malgré l'augmentation de la fréquence de passage des rames (augmentation des niveaux à l'émission inférieur à 2 dB(a).

Seules trois habitations, anciennes maisons de garde-barrières situées à proximité immédiate de la voie ferrée, ont été identifiées avec un seuil d'exposition au bruit ferroviaire supérieur au seuil de 63 dB(A). Des protections acoustiques en façades seront mises en place durant la phase travaux. Ces mesures compensatoires ont fait l'objet d'un chiffrage.

○ L'autorité environnementale émet les recommandations suivantes au regard du bruit :

Bruit

Recommandation n° 16 – « *L'Ae recommande que l'étude de l'impact du doublement de la fréquence des tram-trains sur le tronc commun soit présentée au titre des impacts du projet, et non de l'appréciation des impacts du programme.* »

Recommandation n° 17 – « L'Ac recommande que l'étude d'impact s'attache à décrire les effets du projet sur l'ambiance sonore en forêt. »

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

Impacts vibratiles : Le roulement du matériel tramway sur les rails, du fait du contact fer / fer, est à l'origine de vibrations dues à l'excitation dynamique de la roue sur le rail. Ces vibrations se propagent à travers la structure de pose de voie dans le sol jusqu'aux fondations des bâtiments environnants et provoquent des nuisances pour les riverains. Il n'existe aucune réglementation qui puisse être directement appliquée au ferroviaire. Il est toutefois préconisé de ne pas dépasser 66 dBv (niveau de sensibilité humaine ressentie) de vitesse vibratoire au seuil des bâtiments d'habitation (selon la norme ISO 2631-2 (1989) - évaluation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps – Partie 2, Vibrations dans les bâtiments). Il est à noter, toutefois, que la dernière édition de la norme ISO 2631-2, datant de 2003, ne fait plus mention, même à titre indicatif, de ces niveaux. Les solutions d'atténuation vibratoire sont de deux types :

- Atténuation de 10 dBv avec mise en place de semelles anti-vibratiles entre le rail et le blochet pour les bâtiments dont la façade est située entre 7 et 12 m de l'axe de la voie.
- Atténuation de 20 dBv avec mise en place d'une dalle flottante pour les bâtiments dont la façade est située à moins de 7 m de l'axe de la voie.

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

Question :

2. *Y aura-t-il des mesures spécifiques prises au niveau de l'école maternelle Péguy ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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



Figure 2 : Localisation de l'école Maternelle Péguy

A ce stade du projet, les études acoustiques réalisées ont démontré que **les nuisances acoustiques au niveau de l'Ecole maternelle Péguy sont en-deçà des limites réglementaires**. A ce titre, il convient de rappeler que le mode tram-train est bien plus silencieux qu'un train-classique. De ce fait, l'impact acoustique sur l'école maternelle sera très limité. Cependant, comme précisé auparavant, **les maîtres d'ouvrage se sont engagés à réaliser des études acoustiques complémentaires en phase exploitation pour vérifier que l'impact sonore de la TGO respecte bien la réglementation en vigueur. Le cas échéant des mesures complémentaires seront effectuées pour mettre en conformité le projet TGO.** »

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

- l'ouvrage existant s'avère être encore en bon état ;
- les études acoustiques ont confirmé qu'aucun bâtiment existant à proximité des emprises de la TGO sera exposé à des niveaux de bruit supérieurs aux seuil réglementaire (63 dB(A)) ;

- l'environnement de la TGO ne comprend pas d'équipements sensibles aux vibrations qui imposeraient la mise en place de choix techniques contraignants ;
- le matériel roulant de type tram-train qui sera utilisé pour l'exploitation de la TGO sera plus léger qu'un train classique et roulera également à une vitesse plus lente limitant ainsi les éventuels impacts vibratoires.

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des réponses de la maîtrise d'ouvrage qui s'engage à respecter la réglementation en vigueur et prendre les mesures nécessaires pour réduire, à la fois les propagations sonores et vibratiles. La réalisation de mesures acoustiques en phase exploitation permettra d'apporter les correctifs éventuels aux nuisances que la première étude acoustique n'aurait pas relevées.

Le choix du matériel roulant, plus léger et donc plus silencieux, constituera également un élément non négligeable de réduction des bruits liés à l'exploitation de la TGO.

En ce sens, ces éléments de réponse semblent à la commission de nature à rassurer les riverains, tant au niveau des habitations très proches, que de l'école maternelle, ou encore des effets ressentis au niveau du pont métallique existant.

Une communication auprès de la population, telle que souhaitée par Monsieur le Maire d'Achères, lui semble toutefois importante, de manière à apporter en direct des explications aux riverains légitimement inquiets de cette remise en service de la Grande Ceinture.

Les impacts environnementaux

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

L'impact environnemental, au sens large, recoupe de nombreux aspects, sociaux, visuels, sonores... identifiés et traités ci-dessus et dans le thème 7. Par ailleurs, les questions relatives au golf

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

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

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Si la TGO2 comporte de nombreux espaces naturels le long de son tracé, l'utilisation du faisceau de voies existant limite considérablement les impacts sur le milieu.

Les impacts se situent ainsi essentiellement lors de la phase travaux et concernent plus spécifiquement la forêt domaniale au niveau de la nouvelle portion de voies ferrées (voies doubles) sur la commune de Saint-Germain-en-Laye conduisant à la station Achères-Chêne-Feuillu à Achères-Ville).

Les emprises de chantier seront ainsi limitées aux zones strictement nécessaires et des mesures de protection seront prises, en outre pour limiter les impacts sur les arbres. Des cahiers de prescriptions seront élaborés pour permettre aux entreprises de prendre toutes les mesures nécessaires, tant pour la protection de la flore que de la faune.

Il n'est pas précisé si des nouvelles plantations seront réalisées sur site lors d'abattage en dehors de ceux prévus dans la forêt et qui feront l'objet de compensation sur d'autres zones dans le cadre de l'enquête défrichement.

Dans son avis, l'Autorité environnementale souligne le point suivant concernant le Paysage :

« Recommandation n° 15 – L'Ae recommande de préciser les mesures adoptées durant l'exploitation de l'ouvrage sur la végétation située le long de la voie, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre par les maîtres d'ouvrage. »

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

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

- **Emploi de produits phytosanitaires pouvant provoquer un appauvrissement de la biodiversité** : pour limiter ce risque, l'emploi des produits phytosanitaires sera strictement cantonné aux emprises de la voie ;

- Afin de gérer le **risque d'augmentation des déchets en raison de la fréquentation de la ligne** la mise en place d'un tri sélectif et l'évacuation des déchets vers les filières adaptées sera prévu dans le cadre du projet TGO ;

- **Activités forestières** : les **accès sylvicoles** (accès pour les engins de l'ONF) **seront préservés** (avec des accès provisoires en phase chantier) pour ne pas perturber le déroulement des activités. **Le maître d'ouvrage discutera dans les phases ultérieures du projet des mesures à mettre en place avec l'ONF afin de réduire au maximum les impacts sur l'activité sylvicole.**

- Enfin, **la TGO phase 2 n'intercepte aucune parcelle culturale sur son linéaire.** »

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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



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

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

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:**Principes sur les mesures de compensation liées à la coupe des arbres en zone urbaine le long de la TGO :**

Le long du RFN, RFF précise que pour des raisons de sécurité il pourra s'avérer nécessaire de couper ou élaguer les arbres existants en vue de libérer d'obstacles un gabarit suffisant autour des caténaires (rayon libre de 3m autour des caténaires). En phase d'Avant-projet les impacts sur la végétation existante le long des voies ferrées seront ainsi précisés, et des mesures pour optimiser l'insertion paysagère de la TGO seront définies.

Sur la partie urbaine de la TGO (d'Achères-Chêne-Feuillu à Achères-Ville), les MOA rappellent que l'insertion de la plateforme TGO nécessite le défrichement d'environ 5,8ha de forêt. Les MOA précisent qu'il est prévu d'aménager un ourlet forestier le long de plateforme TGO pour assurer la transition avec le domaine forestier.

A l'arrivée à Achères-Ville, la TGO s'insère sur des voiries existantes (giratoire Conflans/mail de la gare ; avenue de Conflans/rue Camille Jenatzy) qui feront l'objet d'un réaménagement de façade à façade. Afin d'optimiser l'insertion paysagère de la TGO, le STIF demandera à ce que l'équipe de

maîtrise d'œuvre comprend la compétence urbanisme/paysage. C'est donc en phase d'Avant-projet que les mesures d'insertion paysagère de la TGO seront affinées.

Commentaires de la commission d'enquête

Les questions posées par la population, en particulier en section urbaine sur Poissy, rejoignent la première partie du chapitre traitant des impacts visuels. Pour cet aspect, la commission a formulé le souhait que la végétation coupée, sans que cela ne rentre dans le gabarit de sécurité lié à l'exploitation de la voie, fasse l'objet de mesures compensatoires sur place, afin de restituer le paysage actuel et les continuités écologiques. L'entretien, qu'il soit du ressort de l'exploitant ou de la commune, selon la localisation précise des arbres, est un autre sujet qui sera clarifié en temps utile.

Réinterrogée sur ces points lors de la remise de son mémoire en réponse, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à étudier plus précisément l'insertion paysagère de la TGO2, tant sur son tracé sur la Grande Ceinture, incluant les quartiers Est de Poissy, que sur sa partie urbaine sur Achères.

Concernant l'environnement au niveau du golf, les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage apparaissent complètes (cf. commentaire de la commission au niveau du thème 1).

Il en va de même au niveau des défrichements, les compléments d'information apportés par la maîtrise d'ouvrage permettant à la commission de disposer de données plus tangibles et satisfaisantes (cf. thème sur cette enquête en fin de ce chapitre).

Elle prend acte du maintien de l'aire de jeux à proximité du quartier St-Hubert à Achères.

Enfin, les impacts écologiques sur la faune et la flore et les mesures compensatoires envisagées, complétées par les demandes de l'Autorité environnementale, notamment pour la réalisation d'un inventaire exhaustif sur les franchissements actuels par le public et la faune des emprises de la grande ceinture, lui apparaissent tout à fait satisfaisants.

Le maintien des activités sylvicoles et agricoles apparaissent également bien étudiées.

Thème 4 : L'accessibilité

Evoqué dans un peu moins de 40% des observations déposées, ce thème regroupe l'ensemble des observations ayant trait à la circulation à proximité des gares et/ou stations, aux modes de circulation douce, à l'accessibilité terminale des bâtiments et des quais et au stationnement des véhicules personnels des usagers. Ceci a conduit à définir trois thèmes secondaires :

- La circulation
- L'accessibilité aux stations et aux trains
- Le stationnement

Ces trois thèmes secondaires sont abordés dans respectivement 23, 9 et 17 observations.

La circulation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce thème est abordé sous deux angles distincts, selon qu'il s'agit du besoin de rejoindre une station de la TGO par son moyen de transport personnel, voiture, 2 roues motorisé ou bicyclette ou par un bus urbain d'une part, ou si la réflexion porte sur la capacité de la TGO à faire régresser le trafic automobile jugé unanimement saturé sur les axes routiers inter-villes qu'elle est à même de concurrencer (essentiellement l'axe nord-sud de la RN184 et certains axes transverses tels que la RD190).

Dans le premier cas la situation est perçue de manière très contrastée pour Poissy, dont la topographie, la configuration géographique et le réseau de voirie rendent la circulation urbaine particulièrement complexe, et pour Achères, dont la gare excentrée par rapport au centre ville offre une accessibilité satisfaisante à courte et moyenne distance quel que soit le moyen de transport utilisé.

Pour le trafic inter-villes, la réalisation de la phase 2 de la TGO ne fait apparemment pas naître un réel espoir d'amélioration de la situation aussi longtemps que la ligne sera limitée au parcours Achères – St- Cyr, que le maillage ferré de l'Ouest parisien ne sera pas opérationnel et que des mesures fortes ne seront pas prises pour que la RN 184 ne devienne pas progressivement une voie express "forestière".

Un cas particulier a été abordé par plusieurs riverains potentiellement concernés par le projet de station d'Achères-Chêne-Feuillu : celui de la rue de St-Germain (ou route des Loges), dont la croissance du trafic de transit est naturellement contrariée par l'étroitesse des deux passages inférieurs sous les voies ferrées ; les opinions divergent quant à l'opportunité d'élargir de toute façon ces passages, ce que la réalisation éventuelle de la station d'Achères-Chêne-Feuillu rendrait in fine probablement nécessaire (voir à ce sujet le thème 1 et le sous-thème "station Chêne-Feuillu").

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Le dossier d'enquête rassemble les éléments relatifs au thème de la circulation dans la partie 2 (chapitres 2.5, 2.6, 2.7.2 et 2.8, pages 49 à 77) de la pièce A du dossier (incluse dans le cahier intitulé : "*Dossier d'enquête d'utilité publique*").

Il est à noter que l'analyse fournie par le maître d'ouvrage des déplacements, telle qu'elle figure dans le dossier, n'est pas propre à la phase 2, mais traite des phases 1 et 2, ce qui traduit l'interaction forte entre les aires desservies par ces deux segments de la TGO et le cas particulier de la liaison St-Germain GC – St-Germain RER, dont il est difficile, même si elle a été incluse arbitrairement dans la phase 1 du projet, de dire à quel segment elle se rattache le plus.

Le dossier d'enquête expose sans surprise le caractère pendulaire des déplacements dans la zone d'étude retenue, tels que les comptages routiers sur les principaux axes de liaison (RD190, RD30 et RN184) le démontrent, et se veut volontariste en escomptant une probabilité forte d'un report d'une partie de ce trafic sur la TGO : oui, mais quelle partie ? Le dossier est muet sur ce point.

De fait le dossier d'enquête joue la transparence en présentant les projets routiers proches de la zone d'étude et donc susceptibles d'affecter en bien ou en mal l'attractivité de la TGO ; il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur ces projets, mais simplement de citer leur existence et la nécessité d'en tenir compte dans les prévisions de retour sur investissement du projet TGO.

En contrepoint, le dossier expose brièvement les cinq projets d'infrastructures de transport proches de ou connexes à la TGO, à savoir :

- le pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers,
- le Tram-Train Massy-Evry (TTME) et son prolongement à l'étude jusqu'à Versailles,
- le schéma directeur du RER A, visant à l'amélioration de son exploitation,
- le projet EOLE de St-Lazare à Mantes,
- la ligne 18 du nouveau Grand Paris, de Massy-Palaiseau à Saclay, St-Quentin-en-Yvelines et Versailles

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

Il est envisagé en phase d'Avant-projet de définir, en concertation avec les collectivités, les grandes

*lignes de la **restructuration de l'offre bus** des communes concernées (dont Poissy) par la TGO. Dans le cadre de ces réflexions, il sera notamment recherché des solutions permettant d'optimiser le rayonnement des stations TGO. En fonction des réflexions sur la nouvelle variante de tracé de la TGO à Poissy, il sera également recherché une solution performante pour assurer la correspondance bus entre Poissy GC et Poissy RER. L'ensemble des hypothèses retenues sur la restructuration du réseau bus permettront ainsi d'ajuster le programme d'aménagement de la TGO phase 2, et de consolider l'enveloppe financière globale de l'opération (coût à +/- 5% au stade de l'Avant-projet). Il est précisé enfin que la restructuration fine du réseau bus sera stabilisée 2 ans avant la mise en service de la TGO, et en concertation avec les collectivités locales. Il s'agit à ce moment de définir précisément l'offre bus (ajustement de l'offre existante, et éventuellement développement d'une offre complémentaire) à mettre en place afin d'optimiser le rayonnement des stations de la TGO.*

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

*Les maîtres d'ouvrage rappellent que l'article L228-2 du code de l'environnement prévoit que : « **A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.***

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

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

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

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

Afin de conserver l'accessibilité actuelle du secteur, il conviendrait donc de conserver le double sens de circulation VP (restreinte aux riverains sur la section du parking relais à l'immeuble Villa Natura) sur l'avenue de Conflans/rue Camille Jenatzy. Dans ce scénario il resterait un linéaire d'environ

200m entre l'accès au parking de l'immeuble Villa Natura et le Mail de la Gare pour réaliser la piste cyclable bidirectionnelle souhaitée par l'association MDB.

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

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

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Les maîtres d'ouvrage précisent qu'ils réétudieront au cours des études d'Avant-projet les aménagements projetés de la TGO à l'arrivée à Achères-Ville. L'ensemble des contraintes d'insertion seront ré-analysées en vue de trouver un aménagement optimal. Ce travail sera mené en concertation étroite avec la Ville d'Achères, les associations de cyclistes et de riverains (Villa Natura).

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commission d'enquête

Dans la réponse à la question n° 1, la commission retient que la volonté du STIF est de "favoriser le rabattement et la diffusion aux stations TGO en transports collectifs et en modes doux" et souhaite que cette volonté devienne une priorité pour toutes les stations de la TGO. Elle note également son intention de conduire avec les collectivités des études de restructuration de l'offre bus là où elles s'avèrent nécessaire et en souligne l'importance pour la réussite commerciale de la TGO.

Le point traité dans la question n° 2 a déjà fait l'objet de plusieurs échanges avec les parties concernées, dont le STIF et la municipalité d'Achères. Il apparaît à la commission que la configuration contrainte des lieux au droit de l'accès Est à la gare SNCF ne permet pas de satisfaire à la fois la "commodité" que représenterait pour certains une mise à double sens de la rue Camille Jenatzy/avenue

de Conflans entre le pont-rail et l'accès à l'immeuble en vis à vis de la gare SNCF et les "impératifs de sécurité" des usagers de modes doux devant se rendre à l'une ou l'autre des deux stations ; certes la vitesse de déplacement des tram-trains à cet endroit sera réduite, mais il faut admettre que la traversée successive des deux voies de la TGO et d'une voie routière à double sens accolée à la TGO entre le pont-rail et le rond-point fera courir aux piétons et cyclistes un risque probablement injustifié. De ce fait la commission juge que le maintien en sens unique Ouest-Est du passage sous le pont-rail est à ses yeux la moins mauvaise solution.

Réinterrogée lors de la réunion de remise du mémoire en réponse, la maîtrise d'ouvrage s'engage dans son complément de réponse à procéder à une ré-analyse de l'ensemble des contraintes d'insertion de la TGO à Achères-Ville en vue de trouver un aménagement optimal en concertation avec les parties, qu'elle cite dans sa réponse, concernées par ce sujet.

L'accessibilité aux stations et aux trains

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Pour des raisons différentes, ce thème a concerné les deux stations de la phase 2 de la TGO, celles de Poissy GC et celle d'Achères-Ville.

La première présente des caractéristiques d'accessibilité assez particulières du fait de sa localisation à flanc de coteau dans un environnement urbanisé ayant des possibilités réduites d'extension en raison de la proximité de la forêt protégée de St-Germain. L'ensemble de ces conditions a conduit plusieurs intervenants à proposer de déplacer l'emplacement prévu dans le dossier pour la station afin d'en améliorer l'accessibilité par la plupart des moyens de transport : pédestre, PMR, cycliste, véhicule personnel pour dépose-minute et bus urbain. L'opinion généralement exprimée est que l'accessibilité à cette station sera toujours compliquée du fait de son insertion urbaine et de l'occupation de l'espace avoisinant. Enfin un certain nombre de remarques exprime le regret que des constructions récentes soient en cours au voisinage immédiat de l'ancienne gare de Poissy GC : la commission d'enquête laisse aux maîtres d'ouvrage le soin d'expliquer les raisons de cette situation.

La deuxième station sera le terminus (provisoire ?) de la ligne et assurera l'interconnexion avec le réseau Transilien en gare d'Achères-Ville.

Le choix parmi plusieurs options de son implantation à l'est de la gare SNCF et à proximité immédiate de celle-ci a été très majoritairement reconnu comme le meilleur, même s'il génère un surcoût, car il anticipe sur le prolongement très attendu de la ligne vers le nord. Toutefois cette option, d'une part nécessite un élargissement substantiel du passage de la rue Camille Jenatzy (parfois appelée avenue de Conflans) sous la voie ferrée existante à l'entrée sud de la gare pour permettre notamment à la TGO d'atteindre son terminus, d'autre part conduit à un réaménagement de la voirie autour de la gare pour insérer la TGO dans les constructions existantes et pour améliorer son accès et faciliter les circulations douces. De fait la mise à double sens de circulation de la voie routière n'est pas plébiscitée, la préférence étant donnée dans les avis exprimés à la mise en place d'une piste cyclable à double sens totalement séparée de la chaussée réservée aux automobiles et du trottoir pour piétons. Enfin la Mairie d'Achères exprime le souhait qu'un passage sous les voies ferrées réservé aux

déplacements en mode doux soit réalisé au nord de la gare dans le prolongement de l'avenue du Général de Gaulle.

Outre ces deux aspects relevant de l'aménagement de la voirie urbaine, un point nécessitant d'être examiné concerne le transit Est-Ouest au niveau inférieur de la gare qui ne permet pas l'accès direct à la station TGO depuis la gare routière sans titre de transport pour le RER. En revanche la disposition de la gare SNCF sur deux niveaux ne pose pas de problème pour les PMR, le bâtiment disposant d'un ascenseur pour chaque quai. A ce sujet il faut mentionner que l'accès aux stations et aux rames par les PMR n'a pas fait l'objet de remarques particulières, les maîtres d'ouvrage ayant fait part du respect par le projet des dispositions réglementaires et des normes en vigueur pour ces derniers (Arrêté du 18 janvier 2008 et préconisations du Schéma Directeur d'Accessibilité du STIF).

En ce qui concerne plus spécifiquement l'accès aux rames, il faut souligner la demande exprimée par plusieurs Associations de pouvoir embarquer des bicyclettes à bord des tram-trains ; comme l'une d'entre elles le souligne, une réponse positive à une telle demande a déjà été actée par le STIF pour la TGO1 et pour le tram-train Massy-Evry.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Si l'on considère la description de certains ouvrages d'art situés à proximité des stations et impactant leur accessibilité comme éléments inhérents à cette accessibilité, les éléments du dossier relevant de ce thème sont disponibles dans les pièces et chapitres suivants :

- Pièce D intitulée : Caractéristiques des ouvrages les plus importants – Partie 2 – pages 167 à 174,
- Pièce G intitulée : Avis de l'Autorité environnementale et mémoire de réponse des maîtres d'ouvrage – Partie 2 – pages 31 à 39.

De fait les schémas fournis pour les aménagements proches de la gare d'Achères-Ville tels que proposés par les maîtres d'ouvrage et décrits dans les figures 19, page 167 et 26, page 173 sont clairs et fidèles à ce stade des études ; en revanche la figure 24, page 172 fait croire à un environnement de proximité de la station de Poissy GC sensiblement différent de la réalité du fait de constructions nouvelles en voie d'achèvement.

Par ailleurs il est à noter que l'Autorité environnementale avait, dans l'avis qu'elle a rendu sur le dossier qui lui a été soumis pour examen, relevé l'absence de lien de communication ouvert entre les deux côtés de la gare SNCF d'Achères-Ville et recommandé, *"pour la bonne information du public, que soient exposées les raisons pour lesquelles il n'a pas été envisagé de rendre la gare d'Achères-Ville transparente aux circulations piétonnes"*, et que *"les aménagements prévus respectent l'article L.228-2 du Code de l'Environnement, en matière de pistes cyclables sur les voies urbaines rénovées"*.

A cet avis de l'Autorité environnementale, il convient d'ajouter, en tant qu'élément de l'aménagement de la gare d'Achères-Ville et de ses abords, que, dans sa réponse aux maîtres d'ouvrage au titre de personne publique associée (Pièce J : Annexes, pages 232 et 233), la DRIEA rappelle que *" le positionnement de la gare TGO à l'est de la gare d'Achères-ville RER devra être compatible avec le projet de création d'une 3^{ème} voie en gare d'Achères-Ville prévue dans un des scénarios de raccordement du port Seine-Métropole au RFN "*.

Enfin, sauf erreur de la commission d'enquête, le dossier établi par les maîtres d'ouvrage ne traite, ni la question de l'embarquement des bicyclettes (et autres modes actifs) à bord des rames, ni les conditions dans lesquelles cet embarquement est possible, ni la capacité des rames à transporter ces modes actifs et leur aménagement pour cela.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Comme précisé ci-avant, le STIF vise pour objectif de favoriser l'accès aux stations de la TGO en transports collectifs et en modes doux. Il est ainsi proposé le principe de réaménager le parvis de l'ancienne gare de Poissy GC pour y faciliter la desserte des bus et l'accès des piétons et cyclistes. Les aménagements pour faciliter l'accès des bus à la gare de Poissy CG dépendront des besoins définis, en concertation avec les collectivités locales, dans l'étude de restructuration du réseau bus. Cette étude sera menée au cours de la phase d'Avant-projet de TGO phase 2. C'est également au cours de cette phase que les aménagements pour le stationnement des cycles seront précisés (voir réponse à question n°2 du sous-thème stationnement). Enfin il appartiendra aux communes (et intercommunalités) de définir les besoins éventuels de stationnement VP / 2-roues motorisés et d'en porter le montage opérationnel et financier, pour ainsi compléter les programme d'inter modalité au droit des futures stations. **C'est donc en phase d'Avant-projet que les aménagements d'inter modalité au droit des stations de la TGO seront précisés.**

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Contexte de la station d'Achères-Ville :

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

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

d'accès aux quais, est uniquement accessible aux personnes disposant d'un titre de transport en cours de validité.

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

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

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

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

Pour les titulaires de forfaits zonaux (Navigo zone 5) ou d'un billet TGO (O/D³ valable à Achères) : le passage traversant de la gare RER pourra être emprunté pour les correspondances entre tous les modes présents au pôle d'Achères-Ville (TGO, RER A/Ligne L, réseau bus, et parking relais). Pour les accès directs à la TGO depuis les quartiers Ouest de la gare d'Achères-Ville, ces usagers pourront également traverser la gare RER.

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

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

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

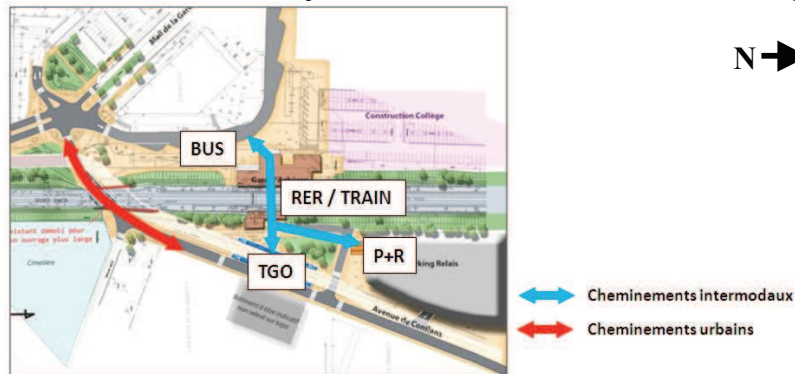


Figure 4 : Parcours intermodaux sur le pôle d'Achères-Ville
(Source : STIF, 2014)

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

³ Billet Origine/Destination

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission convient que le traitement de ce sujet relève d'un examen conjoint de la maîtrise d'ouvrage avec les collectivités locales et prend note de la réponse faite que les aménagements d'intermodalité au droit des stations de la TGO seront précisés en phase d'Avant-projet.

Même si la possession de titres de transport de type forfaits et abonnements peut être fréquente, l'absence de perméabilité de la gare SNCF d'Achères-Ville à tous les transits Est-Ouest constitue une gêne sérieuse pour l'accès aux bus, dont les tickets ne seraient pas, de l'avis du STIF lui-même, toujours compatibles avec les titres de transport Transilien.

Cette perméabilité doit être étendue à tout public, notamment aux collégiens et résidents des futurs quartiers Est.

La commission engage donc les parties concernées à rechercher en commun dans le cadre des études d'Avant-projet de la TGO une solution au problème actuellement posé du passage des piétons, permettant d'éviter le détour systématique par le pont sous la voie ferrée.

Enfin elle prend acte de la faculté qui sera donnée de pouvoir charger des bicyclettes dans les tram-trains dans des conditions définies et de conserver ainsi cette possibilité le long de la TGO.

Le stationnement

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Avec des approches diverses, le stationnement et son insuffisance à proximité des gares sont perçus comme l'un des principaux obstacles à l'utilisation régulière des transports collectifs à courte ou moyenne distance. De fait il mobilise une surface importante de l'espace public pour un usage des véhicules individuels passif et contraire à leur finalité.

En particulier cette perspective est la crainte des riverains des gares existantes (Poissy GC) ou envisagées (Achères-Chêne-Feuillu) qui redoutent de voir leurs places "privées" utilisées par les usagers de la TGO ou les possibilités de stationnement des abords de leur lieu de résidence fortement réduites par ces mêmes usagers.

De façon quasi-uniforme, aucune observation ne présente de proposition sur ce point, ce qui n'est pas surprenant en l'absence de solution peu onéreuse pour la collectivité du problème posé en zone urbaine dense ; la seule exception est la proposition de la ville de Poissy de réaliser à proximité de la gare de Poissy GC un parking semi-enterré, dont la localisation exacte, les modalités d'exploitation et le nombre de véhicules qui pourraient y stationner ne sont pas précisés.

Pour ceux qui n'ont pas la chance de résider à proximité d'une gare ou éventuellement de disposer d'une place de stationnement sur leur lieu de travail, la solution inéluctablement passe par un réseau de transport de rabattement bien conçu vers les stations de la TGO.

Enfin un cas d'exception identifié sur l'aire d'étude du projet TGO2 est celui de la station d'Achères-Ville, qui dispose depuis l'automne 2012 d'un parc-relais de 600 places, certes payant, mais aux tarifs malgré tout raisonnables.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Le dossier d'enquête ne contient aucun élément ou mention concernant le stationnement proprement dit ; il y est seulement précisé que le réseau de bus urbain sera aménagé pour améliorer la desserte des stations en général et de celle de Poissy GC en particulier.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Concernant le stationnement public, l'élaboration d'une politique de stationnement et sa gestion est une compétence du ressort de la municipalité (ou intercommunalité). Concernant l'éventualité d'un

stationnement abusif sur des places privées, il conviendra alors de demander l'intervention des services de police municipale, autorité compétente en matière de régularisation de telles infractions. Le STIF rappelle qu'il n'est pas prévu de réaliser de nouveau parc relais dans le cadre du projet TGO phase 2. Il appartiendra aux communes (ou intercommunalités) de définir les besoins éventuels de stationnement VP / 2-roues motorisés et d'en porter le montage opérationnel et financier.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Pour la bonne information du public, le STIF rappelle toutefois ci-dessous les principes du parc relais

actuellement en vigueur en Ile-de-France, dont celui récemment ouvert à Achères-Ville.

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

Tarifs mensuels en € TTC à pratiquer dans les Parcs Relais en ouvrage				Tarifs mensuels en € TTC à pratiquer dans les Parcs Relais au sol			
Zone tarifaire	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond	Zone tarifaire	Tarif conseillé	Tarif plancher	Tarif plafond
1 et 2	100 €	90 €	110 €	1 et 2	90 €	80 €	100 €
3	50 €	40 €	60 €	3	40 €	30 €	50 €
4	40 €	30 €	50 €	2	30 €	20 €	40 €
5	30 €	20 €	40 €	5	20 €	15 €	30 €
6	25 €	20 €	35 €	6	15 €	10 €	20 €

Source : STIF, 2008

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

Question :

5. *Si le projet de mettre l'avenue de Conflans en double sens de circulation sous le pont et au droit de l'accès à la gare RER est maintenu, réduisant ainsi sensiblement la largeur du trottoir devant l'immeuble existant, comment sera assuré en toute sécurité l'accès au parking souterrain qui se fait actuellement depuis les directions opposées ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission admet que la gestion du stationnement est une compétence du ressort de la municipalité ou de l'intercommunalité mais pense que le STIF a un retour d'expérience lui permettant d'apporter des suggestions aux collectivités confrontées à ces difficultés.

Elle estime que le développement des modes actifs pour accéder aux transports ferroviaires et les utiliser passe par une offre plus importante de zones sécurisées pour les vélos et encourage la démarche concertée d'examen de ce sujet avec les collectivités locales et les associations.

La continuité cyclable lui semble également un point essentiel sur lequel le projet actuel n'apporte pas de réponses satisfaisantes.

Elle note que l'existence des parc-relais tels que celui de la gare d'Achères-Ville offre une solution intermodale de stationnement à un prix raisonnable (quoique supérieur à celui, qui date de 2008, indiqué dans la réponse de la Maîtrise d'ouvrage), qui est actuellement de 39 € par mois.

Enfin elle souligne la difficulté dans des zones urbanisées ou écologiquement protégées de mobiliser une surface importante de l'espace public pour un usage des véhicules individuels passif et contraire à leur finalité. Pour ceux qui n'ont pas la chance de résider à proximité d'une gare ou éventuellement de disposer d'une place de stationnement sur leur lieu de travail, la solution passe par un réseau de transport de rabattement bien conçu vers les stations de la TGO.

Thème 5 : L'offre de service

Evoqué dans un petit tiers des observations déposées, ce thème regroupe l'ensemble des observations ayant trait à l'exploitation de la ligne sous tous ses aspects, qu'il s'agisse du matériel roulant, des horaires, de la tarification, de l'inter modalité et du fret. A la limite du sujet de l'enquête, la demande exprimée d'une liaison sans rupture de charge jusqu'à St-Germain RER est exposée.

Les cinq thèmes secondaires retenus sont les suivants :

- Le choix du matériel roulant
- L'exploitation de la ligne : Cadencement – Fréquence – Horaires – Temps de parcours – Régularité – Tarification
- L'inter modalité
- Le fret
- La liaison sans rupture de charge jusqu'à St Germain RER

Ces cinq thèmes secondaires sont abordés dans respectivement 6, 10, 14, 4 et 4 observations.

Le choix du matériel roulant

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce thème mettait en lice deux concurrents : le train classique utilisé sur l'ensemble des liaisons ferrées avoisinantes et le tram-train retenu et présenté par la maîtrise d'ouvrage. La surprise de ce face-à-face est la préférence donnée au train classique, non pour des raisons techniques, mais pour motifs très louables d'économies budgétaires grâce à la réutilisation de matériels encore performants retirés d'autres lignes.

Un reproche fait au tram-train est l'utilisation de deux systèmes d'alimentation électrique différents, sans que la justification de ce reproche (complexité, fiabilité ou coût des infrastructures) soit explicitement exprimée.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Le dossier d'enquête ne s'étend pas sur les motivations du choix fait pour le type de moyen de transport proposé dans le cadre de l'enquête et c'est dommage : un exposé des critères principaux et secondaires établis pour la sélection eut probablement aidé à la compréhension du choix opéré et contribué à une adhésion plus marquée du public à ce nouveau concept.

Cette information aurait pu utilement figurer dans le dossier au chapitre 7 intitulé "*Choix du mode*", pièce A – Partie 2 – page 129, en lieu et place de l'information redondante fournie en page 162 de la pièce D du même classeur.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d’ouvrage

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

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

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

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

Lors de la concertation préalable sur la phase 2 de 2013, la SNCF a également précisé que les avantages du tram-train en termes de potentiel d’accélération, de gabarit et de mode de circulation lui permettent de déroger aux règles des trains classiques. Ceci permet ainsi l’aménagement de stations de type tramway. A chaque station de la TGO les passages de quai à quai se feront ainsi à niveau, permettant un gain de temps (y compris pour les personnes à mobilité réduite) non négligeable par rapport à un passage dénivelé qui serait nécessaire dans le cadre d’un mode train classique.

Compléments de réponse de la maîtrise d’ouvrage:

Les maîtres d’ouvrage rappellent que le choix du mode tram-train résulte avant tout du besoin d’avoir un matériel roulant capable à la fois de rouler sur le RFN (voies rénovées de la grande ceinture) et sur le réseau urbain de type tramway pour ainsi se mailler aux lignes radiales du RER (A et C) à Saint Cyr RER, Saint-Germain RER et Achères-Ville, et du Transilien (L, N et U) à Saint Cyr RER et

Achères-Ville.

Ainsi, les véhicules « tram-train » sont d'une part aptes à circuler « en ville » comme un véhicule de type « tramway », du fait de son :

- gabarit réduit ;
- charge à l'essieu plus faible ;
- capacité à s'insérer dans un espace contraint ;
- accessibilité des passagers en station.

D'autre part, ils sont capables de supporter les contraintes des circulations sur un réseau ferroviaire, du fait de sa :

- compatibilité avec les voies de chemin de fer ;
- vitesse homogène avec les autres circulations ferroviaires ;
- alimentation électrique en 25000V ou en 1500V ;
- contrôle de vitesse embarqué ;
- compatibilité avec la signalisation ferroviaire RFN ;
- résistance de la structure aux chocs supérieure à un tramway ;
- accessibilité aux quais.

Pour la bonne information du public, et à titre de comparaison, les maîtres d'ouvrage précisent ci-dessous les principales caractéristiques du tram-train, du tramway et du train (matériel actuellement en exploitation sur la GCO).

	1 - tram-train	2 - Tramway	3 - Train (type GCO)
Dimensions	Longueur : 42m Largeur : 2,65m Hauteur : 3,5m	Longueur : jusqu'à 45m Largeur : jusqu'à 2,40m	Longueur : 92,430m Largeur : 2,950m Hauteur : 4,295m
Capacité (nombre de voyageurs)	250	300	421
Vitesse (max)	100 km/h	70 km/h	120 km/h
Visibilité cabine	Optimisée UIC / urbaine	Urbaine	UIC
Alimentation électrique	750 / 25000 V ou 750 / 1500 V	750	1500 ou 25000 V
Gabarit des infrastructures	UIC (+ adapté à l'urbain)	Urbain	UIC
Profil des roues	Mixte	tram	ferroviaire
Charge à l'essieu	11,5 t/essieu	9 à 10 t/essieu	Jusqu'à 22,5 t/essieu

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage précisent tout d'abord qu'il convient de discerner les équipements opérationnels des équipements de sécurité.
En ce qui concerne les équipements opérationnels, la définition du projet TGO va prendre en compte les expériences vécues et menées sur les lignes existantes, ainsi que des éventuelles avancées technologiques se présentant durant le projet.
Les dossiers de sécurité qui seront instruits pour la TGO se référeront, quant à eux, à ceux délivrés pour les lignes existantes et aux mesures de corrections éventuellement prises à la suite d'évènements rencontrés depuis leur mise en service.

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Précisions sur les retours d'expérience de tram-trains déjà en exploitation en France ou à l'étranger :

En vue de tendre vers une conception et exploitation optimale de la TGO, le STIF met en oeuvre diverses actions pour permettre de valoriser les retours d'expérience sur des réseaux tram-train déjà en service.

Ainsi, le STIF organise des séminaires tram-train inter-AOT pour partager les expériences sur des tram-train déjà en exploitation. Le dernier date de mai 2012, et réunissait le STIF, et les Régions Rhône Alpes, Pays de la Loire et l'Alsace. Ce séminaire a notamment permis un partage sur les données de coûts, de gouvernance et d'exploitation des diverses lignes tram-train existantes et en projet (Mulhouse-Vallée de la Thur ; Nantes-Clisson ; Nantes-Châteaubriant ; Ouest Lyonnais ; TLN ; T4 ; TTME ; TGO). Un prochain séminaire tram-train devrait être organisé par le STIF d'ici la fin d'année.

Le STIF précise aussi que ses équipes ont l'occasion d'organiser assez régulièrement des visites techniques de réseaux tram-train déjà en exploitation, en vue ainsi de partager l'expérience des AOT ayant déjà des offres tram-train. A ce titre le STIF a déjà visité le réseau tram-train de Mulhouse avec la Région Alsace. Au-delà des visites en province, les équipes ont bien sûr aussi eu l'occasion à diverses reprises de visiter le T4.

Précisions sur le traitement d'une situation perturbée en cas d'immobilisation d'une rame sur la ligne TGO en vue d'assurer la continuité de l'offre de service :

La SNCF précise que le parc du matériel roulant est dimensionné en fonction des besoins en heure de pointe, et en considérant systématiquement une offre de réserve et de maintenance. Ainsi le parc de matériel roulant de la phase 1 a été estimé à 10 rames (dont 1 rame de réserve) et celui de la phase 2 à 9 rames (dont 1 rame de réserve).

Les rames de réserve sont toutes stationnées sur le site des Matelots à Versailles. En cas de rame immobilisée, une rame de réserve pourra être introduite. Cette dernière démarrera son service à St

*Cyr RER, terminus des deux branches de la ligne (branche St Cyr RER – St Germain RER et branche St Cyr RER – Achères-Ville), et constituant ainsi le point le plus sensible de la ligne.
A horizon du prolongement de la TGO à Cergy, SNCF précise qu'un site de remisage et de maintenance annexe devra être réalisé. Ce dernier pourrait s'implanter entre Achères et Cergy sur un site restant à trouver dans le cadre des études qui seront menées sur le prolongement de TGO à Cergy.*

Commentaires de la commission d'enquête

Les explications apportées par la maîtrise d'ouvrage en faveur du tram-train sont pertinentes, à défaut d'être quantifiées et il est dommage qu'elles n'aient pas figurées dans le dossier d'enquête accompagnées d'un exposé des critères principaux et secondaires établis pour la sélection ; ceci eut probablement aidé à la compréhension du choix opéré et contribué à une adhésion plus marquée du public à ce nouveau concept.

D'une façon générale le tram-train souffre de sa difficulté à voir reconnues ses qualités intrinsèques : polyvalence opérationnelle, facultés d'accélération, silence de fonctionnement, charge par essieu réduite, aptitude à gravir de fortes pentes grâce à son adhérence.

L'observation faite à la maîtrise d'ouvrage lors de la remise du mémoire en réponse du manque de données concrètes concernant le tram-train a conduit celle-ci à combler cette lacune par la fourniture d'un tableau comparatif des caractéristiques du tram-train et de ses concurrents génériques directs qui répond à l'attente de la commission.

La commission d'enquête exprime son désaccord avec l'opinion notée dans une observation, selon laquelle la fourniture des rames de tram-train serait attribuée d'office à un fournisseur (nommément désigné) sans appel d'offre : cette assertion est démentie par les faits, puisque circulent à ce jour sur le territoire des rames de tram-train de deux constructeurs européens réputés (et même d'un troisième sur une ligne transfrontalière entre la Sarre et la France).

Le fait que la documentation obtenue auprès d'un constructeur soit utilisée pour illustrer le dossier n'emporte pas attribution d'office du marché de fourniture à celui-ci.

Enfin il convient de rectifier l'erreur notée dans une observation, selon laquelle il n'existe qu'une seule ligne de tram-train en France : sous diverses variantes et avec des applications différentes du concept, il existe à ce jour 6 ou 7 lignes de tram-trains, généralement basées sur la réutilisation d'infrastructures ferroviaires qui n'étaient plus utilisées auxquelles ont été greffées des sections terminales urbaines. Avec plusieurs projets actuellement étudiés, le concept fait son chemin.

La commission note la volonté de la maîtrise d'ouvrage de prendre en compte le retour d'expérience et les éventuelles avancées technologiques se présentant durant le projet. Dans son complément de réponse, la maîtrise d'ouvrage apporte à ce sujet des précisions complémentaires sur les sources de retour d'expérience dont elle dispose et les échanges organisés entre opérateurs.

En réponse à une question posée au cours de la réunion de remise du mémoire, les MOA ont apporté des précisions sur la gestion des pannes de matériel roulant et la disponibilité opérationnelle de rames de réserve permettant de pallier à ces pannes.

L'exploitation de la ligne

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce sous-thème multiforme traite l'ensemble des paramètres de l'offre de service de l'opérateur, qui conditionne l'attractivité et donc la rentabilité du projet : cadencement, fréquence, rupture de charge, nature des circulations, horaires, temps de parcours, régularité, tarification.

Malgré leur nombre réduit, compte tenu de tout ce qui a pu par ailleurs être exprimé pendant l'enquête, les observations faites traduisent généralement l'ambiguïté du projet qui oscille entre desserte locale et communication à moyenne distance ou de bout en bout avec des temps de parcours acceptables.

La critique la plus régulièrement faite est la division par 2 de la fréquence des trains sur le segment de la TGO2 par rapport à la TGO1 pour une aire de desserte dont la population est de 50% supérieure à celle desservie par la TGO1, si l'on ne prend pas en compte la population de Saint-Germain-en-Laye concernée par les deux segments. De plus l'aire de desserte de la TGO1 présente la particularité d'offrir un nombre d'emplois très inférieur à celle de la TGO2, notamment pour la partie nord de celle-ci.

L'autre donnée qui surprend le public est la fréquence élevée des circulations, même sur le segment TGO2 (toutes les 10 minutes en heures de pointe), qui n'est pas synchrone avec celles du RER A, deux fois moins élevée.

L'accent est également mis sur l'importance d'avoir un nombre de ruptures de charge, synonyme de temps perdu et de correspondances manquées, le plus faible possible, ce que seule une TGO dans l'intégralité de son parcours de Cergy à Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines est capable in fine d'atteindre; sur ce point les demandes faites d'une liaison d'Achères (et peut-être plus tard Cergy) à Saint-Germain RER sans rupture de charge sont traitées plus loin (sous-thème 5e).

Dans un système maillé, la robustesse du réseau, c'est à dire sa régularité, est endogène et exogène pour chaque ligne ; de ce point de vue, si la fiabilité attendue de la TGO n'est pas a priori mise en cause, l'attention a été fréquemment attirée sur la fiabilité insuffisante du RER A, au point d'exprimer la surprise que l'on cherche à apporter des usagers supplémentaires à cette ligne.

Enfin la tarification future de la TGO fait naître une inquiétude dans la mesure où les stations de Saint-Nom-la-Bretèche et Noisy-le-Roi, actuellement desservies par la Grande Ceinture Ouest, sont situées dans une zone de tarification supérieure à celle de Saint-Germain.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Mises à part les informations relatives à la fréquence des circulations, le dossier d'enquête présente un certain nombre de lacunes sur ces points qui auraient mérité d'être expliqués au public.

C'est ainsi que les maîtres d'ouvrage ne détaillent pas leur offre de service sur les points suivants :

1. Possibilité d'intercaler à certaines périodes de journée des trains omnibus et des semi-directs
2. Possibilité de rééquilibrage des fréquences entre les segments TGO1 et TGO2 de la ligne,

3. Temps de parcours depuis Achères-Ville et Poissy jusqu'à St-Germain RER et St Cyr RER, compte tenu de la rupture de charge prévue actuellement à St-Germain GC,
4. Tarification prévue : billetterie à l'unité, abonnements simples et P+R, limites de zone, ...
5. Objectifs de régularité et de fiabilité à court, moyen et long terme

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les prévisions de trafic ont permis d'estimer la fréquentation attendue pour le tram-train au regard de la fréquence offerte aux voyageurs. Une fréquence trop faible (intervalle de temps important entre deux trains) pénalise fortement l'attractivité de la ligne et notamment son intérêt pour les correspondances avec les radiales ferroviaires. A contrario, une fréquence trop élevée amènerait à une sous-utilisation des véhicules en service en sus des difficultés et des coûts d'exploitation importants.

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

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

- en zone 4 pour Saint-Germain RER A, Camp des Loges, Saint-Germain GC, Saint-Germain-Bel-Air-Fourqueux, Mareil-Marly ;

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

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

Enfin, un service partiel serait possible techniquement (notamment intéressant en cas de situation perturbée), mais les maîtres d'ouvrage rappellent que la vocation de la desserte de TGO est d'offrir une offre de service régulière et systématique de toutes les stations (fonctionnement de type

tramway). A ce titre il est rappelé, qu'à l'horizon de la mise en service de TGO phase 2, la desserte en heure de pointe sur chacune des branches de la TGO (St Cyr RER – St Germain RER et St Cyr RER – Achères-Ville) sera d'un train toutes les 10 minutes par sens de circulation, ce qui permet une fréquence d'un train toutes les 5 minutes par sens de circulation sur le tronç commun entre St Cyr RER et St Germain GC.

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Précisions sur le temps de parcours entre Achères-Ville et Saint-Germain RER :

Les maîtres d'ouvrage rappellent que la TGO ne permet pas de liaison directe entre Achères-Ville et Saint-Germain RER. Pour effectuer ce trajet en TGO, il faudrait effectuer un à Saint-Germain GC un changement de quai pour emprunter la branche de TGO phase 1, pour un temps de trajet global pouvant aller entre 22 et 32 minutes en heure de pointe.

Les maîtres d'ouvrage précisent cependant que pour les usagers en direction de Paris ce trajet est peu probable étant donné qu'Achères-Ville est déjà desservie par le RER A et la ligne L du Transilien.

En revanche, pour les usagers souhaitant se rendre au centre-ville de Saint-Germain-en-Laye un tel trajet peut s'avérer intéressant. Dans ce cas, l'utilisation du réseau bus local desservant la station St Germain GC et le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye pourrait aussi présenter une alternative attractive, notamment du fait de sa desserte fine du centre-ville. Le STIF mène actuellement en concertation avec les communes de la phase 1 un travail sur la restructuration du réseau bus en lien avec la TGO. Un travail similaire sera mené avec les communes de la phase 2 au moment de lancer l'Avant-projet. Le STIF rappelle que la restructuration fine du réseau bus sera définie environ 2 ans avant la mise en service de la TGO.

Commentaires de la commission d'enquête

Une large majorité d'usagers (les 2/3 selon une réponse faite par la maîtrise d'ouvrage) utilisera la TGO pour rejoindre un point d'interconnexion avec les lignes radiales du réseau lourd ; le fait de donner les temps de parcours prévus à partir de St-Germain GC (12 minutes pour Achères-Ville) n'a donc pas beaucoup d'intérêt, cette station ne permettant pas aux usagers de la TGO2 l'accès au RER A sans double rupture de charge.

La maîtrise d'ouvrage a complété sa réponse lacunaire du mémoire concernant les temps de parcours pour les usagers de la TGO2 souhaitant rejoindre St Germain RER en faisant remarquer qu'Achères-Ville est déjà desservie par le RER A et le Transilien L ; elle ne dit pas que la TGO2 desservira aussi les quartiers Est de Poissy et que le maillage du réseau, qui constitue l'un des trois objectifs principaux du projet, a pour finalité de permettre un choix de parcours permettant de pallier à un problème ou à des travaux sur une des mailles du réseau sans pénalisation excessive par un temps de parcours rédhibitoire.

La commission constate aussi que la tarification actuelle, conçue pour une structure radiale des réseaux, n'est pas adaptée à la configuration géographique des tangentiels. Il semblerait qu'une réflexion du STIF sur le sujet soit actuellement en cours.

La commission note par ailleurs que le choix, justifié par l'économie qu'il représente sur le coût d'investissement de la phase 2, de conserver sur une longueur de 1 300 m la voie unique sur le saut-de-mouton au sud d'Achères-Chêne-Feuillu, d'une part entraîne une gêne réelle quant à la régularité de l'exploitation de la TGO2, d'autre part induit une limite de fréquence de circulation de l'ordre de celle d'un tram-train toutes les 10 minutes dans chaque sens qui se traduit par une marge réduite d'augmentation de la capacité de transport de la ligne.

La commission souligne enfin la contradiction générée par les choix faits pour la phase 1 d'avoir une fréquence des circulations deux fois plus élevée sur le segment Sud, dit tronçon commun, de la TGO que sur le segment Nord correspondant à la phase 2, alors que le dossier expose que la population qu'elle desservira est supérieure de 50% et que le bassin d'emplois desservi est plus important.

L'inter modalité

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Face aux problèmes de stationnement exposés précédemment et compte tenu du fait qu'il est de plus en plus fréquent en région parisienne d'avoir à utiliser successivement plusieurs moyens de transport différents, la faculté de pouvoir enchaîner commodément les différents segments de déplacement de son domicile à son lieu d'activité est un élément d'attractivité pour chacun des chaînons.

Localement, certains pensent que le futur pont d'Achères sur la Seine prévu pour 2018 facilitera un temps le désenclavement de la boucle de Chanteloup et le rabattement d'usagers vers la station d'Achères-Ville.

Comme cela a été souligné au cours de l'enquête (observation n° SG34, par exemple), le renforcement des réseaux de bus urbains à partir des trois gares du tracé est indispensable pour l'obtention des objectifs de la TGO. Enfin, sans que ces propositions soient appuyées par un argumentaire détaillé, plusieurs observations proposent l'introduction d'autobus à propulsion électrique en complément, voire en remplacement de la TGO.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Sans que le terme d'inter modalité soit cité, le sujet est indirectement abordé en deux points du dossier d'enquête :

- Dans la notice explicative (Pièce A, partie 2, page 59),
- dans l'étude d'impact (Pièce F, partie 3 : analyse de l'état initial, pages 410 et 411),

Dans la notice explicative, la présentation du réseau de bus existant, traitée en seulement une demi-page, n'aborde que des liaisons inter-villes, les réseaux propres à chacune des trois villes concernées par l'enquête publique n'étant ni exposés, ni même cités. De plus la description des lignes inter-villes semble lacunaire ; en effet une observation paraissant bien informée (n° P17) détaille trois possibilités (expérimentées régulièrement par l'auteur) de liaison par bus entre Poissy et St-Quentin-en-Yvelines, que le dossier ne mentionne même pas.

L'étude d'impact est à peine plus explicite et ne traite sur deux pages que des " *lignes fortes du réseau bus* " et de " *l'inter modalité au droit des gares et stations* ". Le double constat décrit dans le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) est l'absence, d'une part de ligne "structurante" reliant le nord au sud du périmètre d'étude, d'autre part de flux importants en bus du nord au sud de la zone d'étude du projet. Là aussi l'absence de toute mention et description des réseaux de bus urbains des villes concernées a laissé le public sur sa faim quant à l'engagement pris à l'issue de la concertation de

" 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 " (Pièce A – Partie 3 – Page 139).

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d’ouvrage

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d’ouvrage

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

***Afin d'optimiser le maillage de la TGO au niveau local**, une restructuration du réseau bus local des communes concernées sera étudiée dans la perspective de faciliter le rabattement et diffusion au droit des stations TGO.*

A ce stade du projet, il n'est pas prévu au Nouveau SDRIF, ni au PDUIF de développer une offre de

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse de la maîtrise d'ouvrage aux questions posées rappelle l'importance de la concertation avec les collectivités locales pour optimiser l'intermodalité nécessaire et faciliter le rabattement vers la TGO des usagers habitant, non seulement les trois communes concernées par l'enquête, mais aussi celles de la boucle de Chanteloup.

Sur ce point on ne peut que regretter l'utilisation insuffisante de la liaison Paris-Mantes par la rive droite, certes pénalisée par le nombre élevé d'arrêts entre Conflans et Mantes, mais aussi sans interconnexion vers le sud des Yvelines aussi longtemps que la TGO n'aura pas été prolongée au nord d'Achères.

La commission d'enquête s'étonne de la réponse de la maîtrise d'ouvrage n'envisageant pas une offre de type BHNS ou TCSP permettant de mailler le territoire et de rabattre efficacement les usagers vers la TGO ou le réseau Transilien.

La commission note que les communes d'Achères et de Poissy doivent gérer des situations très différentes quant à l'inter modalité, la première disposant d'une gare excentrée et d'un trafic de transit par la RD30 dévié à l'extérieur du centre de l'agglomération, la deuxième de deux gares (RER et GC) en zone urbaine dense vers lesquelles converge le transit de trois axes routiers.

Ainsi, la mise en service de la TGO appelle une vigilance toute particulière relative à l'accessibilité des gares concernées (cf. la réponse apportée au thème 4).

Le fret

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les observations ayant abordé ce thème expriment toutes un avis favorable au maintien de la possibilité de faire transiter un jour du fret sur la TGO, justifiant leur position par l'insuffisance du fret ferroviaire en France en comparaison d'un fret routier écologiquement dommageable et par la rentabilisation des infrastructures.

En contrepartie et sans s'exprimer sur la question, plusieurs observations évoquent l'époque où des trains de fret circulaient encore sur la Grande Ceinture et les nuisances liées au bruit et aux vibrations générées par ces passages.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

En préambule et de manière générale, le dossier expose les objectifs et la stratégie d'action du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par l'Etat et approuvé initialement en 2000, dont la version révisée a été approuvée début 2014. Tel qu'il est formalisé par le défi n° 7 du PDUIF, l'un des objectifs est d'accroître de manière significative pour les marchandises l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire (Pièce A – Partie 1 – Page 22).

A ce titre et pour que la possibilité d'utiliser un jour les infrastructures de la TGO pour l'acheminement du fret soit maintenue, l'Etat a, par l'intermédiaire de la DRIEA, exprimé sa position à trois reprises :

- par courrier du 20 juillet 2011,
- par courrier du 23 avril 2013,
- dans sa réponse du 23 avril 2014 en tant que personne publique associée à la présente enquête publique (Pièce J – Annexes – Partie 7 – Avis des services de l'Etat – Pages 232 et 233).

Les termes de cette réponse sont explicites : "*La TGO dans ses deux phases sera dédiée à la circulation du tram-train. La mixité des circulations avec des trains de fret n'est donc pour l'instant pas envisagée, ni à moyen, ni à long terme. Néanmoins, à la demande de l'Etat, et afin de préserver l'évolutivité de la ligne, les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO devront permettre de faire circuler des trains classiques, notamment de fret.*"

La question du fret n'étant pas un des objets de l'enquête publique, le dossier ne fait que mentionner en différents points du document (par exemple aux pages 84 et 129 de la pièce A) le maintien des caractéristiques techniques pour la ligne permettant de faire circuler, à échéance plus lointaine si nécessaire, des trains classiques, notamment de fret ; comme cela a été précisé lors de l'enquête relative à la phase 1 de la TGO, ce sujet n'a pas été soumis à l'Autorité environnementale, n'a pas fait l'objet d'étude d'impact et sera soumis à enquête publique à l'avenir si cette possibilité de mixité des circulations est mise en oeuvre.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse globale de la maîtrise d'ouvrage

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

*L'Etat demande néanmoins aux Maîtres d'ouvrage de **préserver l'évolutivité de la ligne** : les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la Tangentielle Ouest devront permettre de faire circuler d'autres convois que les tram-trains. L'objectif est, afin de ne pas générer de surcoûts éventuels, de ne pas empêcher les trains de fret de pouvoir un jour emprunter cette ligne si le besoin était avéré.*

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Possibilité de maintien du fret ferroviaire en cas de poursuite du projet sur une nouvelle variante de tracé à Poissy :

Le projet TGO intègre des mesures conservatoires pour préserver la possibilité, un jour, de faire circuler des trains fret sur les infrastructures du RFN réutilisées par la TGO.

En cas de décision d'ici fin 2014 de poursuivre le projet sur une nouvelle variante de tracé passant par Poissy, la section RFN non réutilisée par la TGO (cf. section où la TGO se décroche des voies de

la GC pour desservir Poissy RER) pourra toujours à l'avenir être rénovée pour les besoins de circulations de fret ferroviaire.

Les maîtres d'ouvrage précisent ici que la demande de DRIEA porte uniquement sur les sections du RFN, et non sur les sections urbaines de la TGO. Pour permettre ainsi de faire rouler des trains fret sur la future TGO, il faudra donc préalablement rénover la section RFN non réutilisée dans le cadre du nouveau tracé à Poissy. Les trains fret ne pourront en effet emprunter le réseau urbain dans Poissy.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

- Les profils en long doivent avoir des rampes maximales de 15/1000 ;*
- L'électrification de la ligne doit être de 25 kV sur les sections du RFN (Réseau Ferré National) ;*
- Le gabarit des ouvrages d'arts doit être au gabarit « GBI » ;*
- La plateforme doit être apte aux trains à 22,5 tonnes par l'essieu.*

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse de la maîtrise d'ouvrage sur le thème du fret et aux questions qui l'accompagnent est considérée par la commission comme de nature à satisfaire les attentes exprimées pendant l'enquête.

La commission considère que cette réponse à la demande des services de l'Etat préserve l'avenir et va dans le sens du développement durable et de la réduction des transports routiers.

Les précisions apportées par la maîtrise d'ouvrage dans son complément de réponse à une question posée par la commission sont utiles pour appréhender cette demande d'évolutivité de la ligne qui reste compatible avec la variante de l'insertion urbaine de Poissy.

Liaison sans rupture de charge Cergy – Achères – St Germain RER

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Plusieurs observations relevant de l'exploitation de la ligne et examinées dans le thème secondaire 5b qui précède ont indirectement évoqué ce sujet en faisant remarquer la différence de traitement des segments 1 et 2 de la TGO quant à l'accès au RER A à St-Germain et la fréquence des circulations .
La possibilité d'atteindre sans rupture de charge intermédiaire la branche du RER A à St-Germain, que l'on vienne du Nord ou du Sud, est donc considérée comme justifiée et comme un sujet "transfrontalier" des deux phases.

Sans surprise, ce souhait d'une relation sans rupture de charge est exprimé par deux résidents de Poissy ainsi que par le Conseil Général du Val d'Oise et le conseil de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

A plusieurs reprises, le dossier expose la dissymétrie d'exploitation de la ligne entre sa partie sud et sa partie Nord en raison de l'absence à la sortie Nord de la station de St-Germain GC d'un triangle de connexion qui permettrait d'aller, quelle que soit la provenance d'une rame, dans les deux autres directions .

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

Cette variante est-elle possible techniquement et en matière d'exploitation ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

Position de la commission d'enquête sur ce point touchant à l'articulation des deux phases 1 et 2 :

- On ne peut pas nier l'intérêt pour l'attractivité de la TGO de cette possibilité d'accéder commodément avec une seule rupture de charge à la branche RER A de Saint-Germain-en-Laye, que l'on vienne du Nord ou du Sud ; il s'agit là d'un élément du maillage mentionné comme l'un des trois objectifs principaux du projet TGO,
- La Déclaration d'utilité publique de la phase 1 de la TGO est un fait acquis, sur lequel la commission ne revient pas,
- La commission estime que la demande d' " examen d'une hypothèse complémentaire de desserte directe entre Saint-Germain RER A et Cergy-Pontoise sans rupture de charge " présentée par Monsieur le Président du Conseil Général du Val-d'Oise constitue un sujet "frontalier" entre les deux phases, qu'il concerne spécifiquement la phase 2 et qu'il est donc à exposer et à examiner dans le cadre de la présente enquête, pour laquelle elle le juge recevable

La réponse de la maîtrise d'ouvrage à la question posée appelle les commentaires suivants :

- Une liaison sans rupture de charge entre Achères et St Germain RER a donc fait l'objet d'études techniques, mais il semble que ces études se soient limitées à un triangle de raccordement entre les deux branches Sud et Nord de la TGO et la virgule : cette déduction est-elle exacte ou d'autres options ont-elles été examinées que la maîtrise d'ouvrage est invitée à décrire ?
- Il est patent que la solution du rebroussement en gare de St Germain GC de rames venant du Nord de St-Germain serait très pénalisante en termes de temps de parcours et de coûts d'exploitation (une situation similaire à été examinée dans l'enquête pour la réutilisation de la gare d'Achères Grand Cormier), mais la commission regrette que la suggestion faite pendant la concertation conduite en 2008-2009 pour la phase 1 d'un prolongement (en tunnel ?) du RER A jusqu'à St Germain GC n'ait pas fait l'objet d'une étude géophysique et financière permettant in fine de juger de sa faisabilité et de son intérêt comparé.

Thème 6 : Sécurité/sureté

Sécurité dans les stations et les rames

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce thème est mentionné dans 9 % des contributions et a été souvent abordé dans les observations formulées verbalement : les futurs usagers s'interrogent sur la sécurité dans les rames, notamment en soirée, et dans les stations jugées à l'écart des zones habitées.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête

Le dossier d'enquête d'utilité publique apporte quelques éléments techniques relatifs à ce thème, sans répondre aux questions de sécurité :

- s'agissant des rames :

"Ces rames auront 4 caisses, feront 42 m de long pour une largeur de 2,65 m et une hauteur de 3,5 m. Le plancher se situe à 35 cm du plan de roulement et toutes les portes sont équipées d'un comble lacune amovible pour permettre une accessibilité optimale aux PMR. Son architecture permet l'intercirculation intégrale et le respect des normes PMR. Tous les quais (y compris sur le Réseau Ferré National) seront mis à une hauteur permettant de respecter les normes PMR d'accessibilité. Les passagers accèdent au tram-train par 4 portes et disposent de l'information voyageurs embarquée visuelle et sonore nouvelle génération. La capacité des rames est de l'ordre de 250 passagers."

- en ce qui concerne les stations :

*"En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Le bâtiment voyageurs de Poissy GC ne sera pas ré-ouvert aux voyageurs. Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéo. Les stations sont traitées de manière à assurer confort et sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens. **Toute la ligne est conforme aux exigences d'accessibilité**, notamment celles permettant l'utilisation des tram-trains et des infrastructures par des personnes à mobilité réduite."*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Questions:

1. *en l'absence de personnel permanent, quelles sont les dispositions à prendre pour assurer la sécurité des personnes, notamment en heures creuses ou nocturnes ?*
2. *Même question en ce qui concerne les usagers dans les rames.*

Réponses de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

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

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate qu'en phase d'exploitation, la Tangentielle ouest se situera, en ce qui concerne la sécurité, dans des conditions similaires à celles présentées par les transports en communs de l'Ile-de-France offrant un service analogue :

- les stations seront comparables à celles des bus, ou des haltes situées sur le RER ou les trains SNCF ;
- de même les rames, de conception récente, devraient présenter le même niveau de sécurité que celles en service sur d'autres branches du réseau.

Si les atteintes à la sécurité des personnes et les incivilités ne peuvent pas être abolies dans un système de transport en commun, il n'y a pas lieu de penser qu'elles seront plus fréquentes sur la Tangentielle.

Sécurité d'exploitation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Quelques observations, et notamment celle formulée par M. Georges Darbois (n° SG 42), concernent les risques d'accidents entre les rames circulant en mode tram et les usagers de la route : piétons, deux roues, véhicules automobile...

Il convient de remarquer que cette observation ne concerne que très localement la phase 2 de la tangentielle, qui emprunte des voies publiques uniquement au voisinage immédiat de la station Achères-Ville. Elle s'applique plutôt à la "virgule" de Saint-Germain, ou encore à l'éventuelle variante dans Poissy, deux sections urbaines qui en principe ne relèvent pas de la présente enquête.

En ce qui concerne plus particulièrement la cohabitation entre les rames de la TGO et les vélos, l'autorité environnementale, comme l'association "Mieux se déplacer à bicyclette", ont attiré l'attention sur la nécessité de rétablir à l'entrée dans Achères, au coté de la voie de tram, les aménagements cyclables sur le carrefour et l'avenue de Conflans.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Au stade d'avancement des études, le dossier apporte les éléments suivants :

- En réponse à l'autorité environnementale, la maîtrise d'ouvrage précise (extraits et conclusions) : *"En fonction de ces objectifs et contraintes d'insertion à Achères-Ville, les études n'ont pas permis de définir une solution permettant de restituer l'itinéraire cyclable de 150 m tel qu'il existe à ce jour (piste cyclable bidirectionnelle) sur l'avenue de Conflans (rue Camille Jenatzy).*
- ...
- *Pour préserver l'itinéraire cyclable, diverses solutions sont toutefois possibles, et seront approfondies au cours des études d'Avant-projet en relation avec la Ville d'Achères :*
 - *Aménagement d'une zone 30 incluant le giratoire, ou*
 - *Aménagement d'une zone 30 au droit de la station."*

Dans sa réponse aux observations du Conseil général des Yvelines, la maîtrise d'ouvrage apporte, en ce qui concerne l'insertion de la TGO à l'arrivée sur Achères-Ville, les informations suivantes :

"Comme précisé auparavant, l'aménagement des itinéraires cyclables à Achères le long des voiries où la TGO s'insère sera approfondi au cours des études d'Avant-projet, en relation avec la commune d'Achères et les associations de cyclistes.

Aussi il est rappelé qu'une étude de circulation a été réalisée sur le giratoire au droit de l'avenue des Conflans et du Mail de la Gare pour vérifier la compatibilité entre les aménagements de la TGO et les besoins de circulations. Deux solutions viables ont été proposées pour le traitement du carrefour, dont celle en giratoire a reçu les faveurs de la ville d'Achères."

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Questions : *Avis du futur exploitant ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Le matériel de type tram-train est encore peu répandu en France. Ainsi, il n'y a que peu de données disponibles en termes d'accidentologie de ce mode. Dans la réponse à cette question, les données étudiées sont celles issues du rapport « ACCIDENTOLOGIE DES TRAMWAYS : Analyse des événements déclarés » (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés, Février 2014). En 2012, 1207 collisions de tramways avec tiers ont été recensées, faisant effectivement 335 victimes (307 blessés légers, 26 blessés graves et 2 tués). Toutefois, ces chiffres sont

à relativiser car la comparaison avec les bus montre que le tramway est source de 0,35 événements/10 000kms (0.298 pour les lignes mises en service après 2003) tandis que le bus provoque environ 0,8 événements/10 000kms.

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

Sauf à ne rien faire, le risque nul, dans ce domaine, n'existe pas.

La commission, tenant compte que, dans la phase 2 de la Tangentielle Ouest la cohabitation entre le tram-train et les autres usagers de la voie publique sera limitée au tronçon d'arrivée à la gare d'Achères-ville (rond-point, passage sous la voie du RER, station du terminus provisoire), ce qui limite le risque d'accident, se satisfait de la réponse de la maîtrise d'ouvrage.

En revanche, si la variante par Poissy RER devait être adoptée, les risques d'accidents ayant pour origine l'insertion du tram-train en milieu urbain seraient nettement plus importants, et devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Passages à niveau et clôture de la voie

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

A- Plusieurs observations concernent les passages à niveau repérés PN 10.6 et PN 11.2

Quelques habitants de Poissy, dont la maison est située entre la voie ferrée et la forêt, sont intervenus pour s'assurer que le PN 10.6 sera effectivement maintenu, car c'est leur seul accès vers l'arrêt de bus situé Boulevard Rose ; mais ils sont inquiets en ce qui concerne la sécurité de la traversée des voies, compte tenu de la fréquence des passages de rame, notamment parce que ce passage est emprunté par des enfants d'âge scolaire.

La proposition de le remplacer par un passage souterrain ou une passerelle ne fait pas l'unanimité, cet ouvrage devant être équipés de rampes pour rester accessible aux vélos et voitures d'enfant (et respecter les obligations en matière de déplacement des PMR).

La même question a été posée à propos du PN 11.2 par M. Jean-Paul Mathieu, Président d'une association de randonnée pédestre d'Achères.

B - D'autre part, certains intervenants ont demandé si des clôtures seraient mises en place de part et d'autre la voie ferrée (pour le parcours en mode train), en totalité ou localement, pour limiter l'accès aux voies pour raisons de sécurité et se prémunir contre les passages d'animaux.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête

Le dossier indique que les PN 10,6 et 11,2 seront maintenus et aménagés en catégorie 3 (chicane à piétons, feu piéton, signalétique fixe...), sans autre précision.

On trouve également, dans la pièce F du dossier, dans la partie "comptes rendus et support de la concertation", quelques photos illustrant des passages à niveau pour piétons, sans commentaires.

D'autre part, l'autorité environnementale relève également cet aspect et formule 2 recommandations à ce propos :

Recommandation n° 7b – L'Ae recommande de compléter l'état des lieux par un inventaire des franchissements actuels, par le public et la faune sauvage, des emprises de la Grande Ceinture qui seront empruntées par le projet, d'en analyser les impacts et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser.

Recommandation n° 7c – L'Ae, considérant que les dispositions retenues ne sont pas suffisantes pour éviter et réduire les impacts du projet sur les continuités identifiées par le SDRIF et le SRCE en forêt de Saint Germain, mais aussi sur les cheminements des usagers de la forêt, recommande au maître d'ouvrage de réexaminer l'ensemble du dispositif proposé en termes de clôtures et de franchissements des voies, de manière à concilier les impératifs de sécurité et ceux de maintien ou de rétablissement des continuités.

Dans sa réponse à l'Ae, la Maîtrise d'ouvrage apporte les éléments suivants (extraits) :

Pour la section ferroviaire entre Saint-Germain GC et Achères Chêne-Feuillu :

"Sur cette section la TGO traverse des espaces forestiers, le Golf de Saint Germain-en-Laye, et la zone urbaine de Poissy. Pour assurer la sécurité et la robustesse de l'exploitation il est retenu à ce stade un principe de clôtures empêchant l'intrusion humaine et de la grande faune sur l'ensemble du linéaire ferroviaire. Au droit du golf un dispositif complémentaire est prévu (grillages type terrain de tennis), afin de protéger les tram-trains des balles de golf. Au niveau des ouvrages d'art (Ponts rails au droit de l'avenue Lefebvre, de la RD190, et dans le secteur d'Achères-Chêne-Feuillu) les études ultérieures viendront définir le besoin, ou non, de prévoir également des clôtures."

Pour la section urbaine entre Achères-Chêne-Feuillu et Achères-Ville :

"A ce stade du projet, il est prévu de séparer uniquement les infrastructures de la TGO et des voies ferrées existantes par une clôture basse et continue jusqu'à l'entrée de la zone urbaine d'Achères."

...

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

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse globale de la maîtrise d'ouvrage :

La réponse de la Maîtrise d'ouvrage n'est pas reproduite en totalité (voir texte complet du mémoire en réponse en annexe n° 6), car elle ne répond pas de manière concrète aux questions posées :

Dans une première partie, il s'agit d'un résumé de l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ; ce document fait apparaître que les PN 10.6 et PN 11.2 sont classés en 3ème catégorie, dont la définition est la suivante (article 22) :

"les passages à niveau de 3e catégorie ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

Dans le cas où ils sont équipés de portillons, ceux-ci sont équilibrés à la fermeture, ne sont pas fermés à clé et sont manœuvrés par les piétons."

La réponse définit ensuite la procédure préalable au choix des dispositifs destinés à assurer la sécurité :

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

a/ Le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) :

...

b/ Le Dossier Particulier de Sécurité (DPS) :

...

c/ Le Dossier de Sécurité (DS) :

...

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

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

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

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

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

*A ce stade du projet, il est prévu de **séparer uniquement les infrastructures de la TGO et des voies ferrées existantes par une clôture basse et continue jusqu'à l'entrée de la zone urbaine d'Achères.***

Au cours des études d'Avant-projet (AVP) il sera vérifié si une telle clôture s'avère nécessaire, notamment pour garantir la sécurité et la fiabilité de l'exploitation, et le cas échéant étudier la configuration de cette clôture (degré de perméabilité pour la faune). Il est précisé qu'actuellement certaines sections des voies ferrées existantes sont déjà délimitées par des clôtures, notamment pour délimiter les divers faisceaux de voies.

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

A - passages à niveau

La Maîtrise d'ouvrage n'a pas, à ce stade, répondu autrement que par des généralités à la question : quelles dispositions doivent être prises pour assurer la sûreté du passage PN 10.6,?

Ce passage pour piétons reliant deux branches du boulevard des Loges est très important pour les habitants de la rue de la Bruyère, car il est leur seul accès au boulevard Rose, où passent notamment les bus scolaires, et vers le centre de Poissy, sauf à faire un détour considérable ; il est donc très fréquenté, en particulier par des enfants d'âge scolaire.

Les riverains de la voie sont donc fondés à s'interroger sur les aménagements qui seront effectués pour sécuriser le PN 10.6, alors qu'il est prévu deux trains par période de 10 minutes, aux heures de pointe qui sont celles justement où le passage sera le plus fréquenté ; ils attendent des informations, dans la crainte de se trouver confronté au fait accompli.

Il appartiendra à la Maîtrise d'ouvrage de préciser les dispositions qu'elle entend prendre à ce sujet et d'en informer, avant mise en œuvre, les habitants de la rue de la Bruyère à Poissy.

Les mêmes observations sont transposables au PN 11.2, sur lequel, toutefois, on peut s'attendre à une moindre fréquentation.

Ces difficultés disparaîtraient si la variante d'insertion urbaine dans Poissy était retenue.

B - clôtures

Pour résumer, la Maîtrise d'ouvrage, dans sa réponse à l'autorité environnementale comme dans son mémoire en réponse, propose une clôture continue (hors ouvrages d'art) dans la partie ferroviaire et une clôture partielle (entre plateforme du tram et voies du RER). Ne serait-il pas plus simple et plus sûr en définitive de prévoir une clôture sur la totalité du trajet (sauf tronçon urbain à l'arrivée à Achères-ville) ?

En particulier, la commission d'enquête estime indispensable la mise en place d'une clôture continue dans la traversée des quartiers habités de Poissy.

Cette clôture continue n'a toutefois pas de raison d'être dans le cas d'un tracé urbain dans Poissy.

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

Ce thème a pour objectif de traiter l'ensemble des sujets de caractère financier relatifs au projet ; il a été décomposé en trois thèmes secondaires :

- La fréquentation
- Le coût du projet et ses principaux aspects : coût proprement dit, budget, financement, retour sur investissement, optimisation de la dépense publique, etc.
- Les effets économiques locaux pour les acteurs économiques – entreprises, commerces, etc. – et pour les particuliers.

Il a été évoqué dans 38% des observations déposées par le public avec la répartition de 14, 30 et 10 observations pour chacun des trois thèmes secondaires précités.

La fréquentation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

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

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

De façon presque unanime, les observations du public expriment un doute élevé quant à la fréquentation de la TGO, que cela soit associé à la perception négative qu'une partie du public a de la TGO et aux nuisances qu'elle est censée générer ou à une impression née de la pratique régulière ou occasionnelle des transports en commun que la TGO pourrait à terme remplacer. A contrario une observation exprime l'opinion que la TGO créera le marché qui la rentabilisera à terme.

Toutefois l'interprétation des opinions exprimées reste délicate, car un certain nombre d'observations sont rédigées de telle façon que l'on distingue difficilement s'il est question de la TGO ou de la "virgule".

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Le dossier passe sous silence les raisons apparues après le lancement du projet GCO de cet échec et le fait que la TGO, même si elle en intègre certaines infrastructures, est basée sur des principes différents de maillage et d'exploitation.

Si le dossier est explicite quant à l'analyse des déplacements dans l'aire d'étude, la démarche concernant les prévisions de fréquentation reste embryonnaire.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

*Ce modèle, développé dans la fin des années 90 a connu depuis de nombreuses améliorations. Il constitue depuis plusieurs années **un des modèles de référence en Ile-de-France pour la réalisation des prévisions permettant de dimensionner les projets de transports collectifs**. Pour comprendre les principes de fonctionnement du modèle, le lecteur pourra se rapporter à l'annexe 1 ou pour plus de détails sur le site du STIF⁴.*

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

Question

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

⁴ http://www.stif.org/IMG/pdf/Antonin2_fonctionnement.pdf

*2014 intégralement de matériels à 2 niveaux pour la branche de Cergy / Poissy.
Le STIF rappelle par ailleurs l'approbation par le Conseil du STIF en 2012 du **Schéma Directeur du RER A** qui prévoit un **programme d'investissement de plus de 600 millions d'euros, afin d'améliorer les performances et la qualité de service de la ligne**. Il n'est pas prévu à ce jour d'augmentation de l'offre à Saint-Germain-en-Laye RER.*

Commentaires de la commission d'enquête

Ce qui fausse le débat est le résultat peu satisfaisant de l'exploitation commerciale de la Grande Ceinture Ouest depuis son ouverture en décembre 2004 ; l'exemple de cette ligne tronquée, à l'origine prévue pour joindre Saint-Germain-en-Laye à Saint-Cyr l'Ecole, sans interconnexion à son extrémité sud en raison d'un recours en conseil d'Etat, sert d'argument à ceux qui prédisent un échec de même envergure pour la TGO.

Ceci fait naître le sentiment que le projet est inutile, puisqu'il ne répond pas à un besoin évident de transport, qui pourrait être satisfait par des moyens nécessitant peu ou pas d'investissements directs, des transports routiers par exemple. Il était prévisible que l'argument de l'échec commercial de la GCO serait utilisé contre le déploiement de la TGO sans prendre en compte les différences fondamentales entre les deux systèmes de transport : dix ans ont passé, les besoins en transports en commun franciliens n'ont cessé de croître et ont évolué vers une offre accrue en liaisons tangentielles complémentaires, à laquelle la TGO ambitionne de répondre dans l'ouest parisien.

Nonobstant les remarques faites ci-dessus, la commission d'enquête estime que les prévisions de fréquentation de la TGO à l'année de mise en service pour les phases 1 et 2 considérées comme un tout, telles qu'elles sont exposées dans le premier cahier du dossier (Pièce H – Partie 2 – chapitre 3 – page 204), sont raisonnables et basées sur des hypothèses fondées ; elle rappelle toutefois que la rupture de charge prévue à St-Germain GC pour les usagers voulant rejoindre le RER A en venant du Nord de St-Germain, à laquelle s'ajoute la fréquence deux fois plus faible des circulations sur le segment TGO2, risque d'avoir pour conséquence directe de réduire de manière sensible cette fréquentation.

La commission note que la maîtrise d'ouvrage a complété utilement la pièce H du dossier en accompagnant sa réponse d'une présentation du modèle de trafic Antonin jointe en annexe n° 12 ; l'affichage additionnel des estimations faites en son temps pour la GCO dans sa configuration projetée (et non réalisée) aurait été utile pour juger de la pertinence du projet TGO et des données de fréquentation qui en sont la justification.

Le coût du projet : montant, financement, retour sur investissement, optimisation de la dépense publique

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Après les thèmes concernant le tracé et les impacts, ce thème est sans surprise celui qui a recueilli le plus d'observations, dont le contenu est généralement, soit de souligner le coût jugé trop élevé du projet et la nécessité de faire des économies, soit de demander une information plus complète de la part des maîtres d'ouvrage.

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

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

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

Soit le projet n'est pas remis en cause dans son principe et la réutilisation d'une infrastructure existante est saluée favorablement, mais plusieurs intervenants estiment que la réutilisation de matériels existants et loin d'être obsolètes permettrait de faire des économies substantielles sans dégrader excessivement les performances et l'attractivité de la ligne ; soit c'est le montant de la dépense en elle-même qui est jugé trop élevé au regard des avantages qu'apporterait la TGO2, les tenants de cette position inclinant vers le développement de transports en commun sur route à propulsion classique ou électrique.

Dans ce dernier cas, il n'apparaît pas dans les observations exprimées de contre-propositions concrètes et chiffrées et de mise en perspective comparative du projet TGO avec les solutions concurrentes ; la réflexion s'arrête à quelques chiffres, souvent ceux de l'estimation du coût du projet ou du coût de la "virgule", sans qu'ils soient comparés aux coûts souvent occultés des autres moyens de transport, qu'ils soient individuels ou collectifs, et que les gains, quantifiés ou qualitatifs, générés par le projet soient pris en considération.

Plusieurs observations regrettent que certaines informations soient lacunaires (ou peut-être pas trouvées dans un dossier touffu) ou émettent des réserves sur certaines conclusions de l'analyse socio-économique, telles que la rentabilité comparée des deux phases ; ainsi l'observation SG24 pointe le fait que le dossier attribue à la phase 2 une rentabilité inférieure à celle de la phase 1, ce qui, de l'avis de l'auteur, ne peut s'expliquer que parce que les charges d'exploitation de chacune des phases sont calculées différemment. Cette déduction mérite attention et réponse de la part des maîtres d'ouvrage.

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

On peut comprendre que l'estimation du coût du projet ne puisse à ce stade des études être appréhendée de manière plus précise, mais le dossier n'apporte que peu d'éléments d'appréciation. De fait l'information fournie dans la pièce E " Appréciation sommaire des dépenses " est très peu détaillée et peut difficilement servir de socle pour un plan de financement crédible.

Les informations relatives à l'aspect financier du projet et aux gains quantifiés et qualitatifs obtenus grâce au projet figurent dans les cinq pièces suivantes :

- Pièce A : Notice explicative – Partie 2 – Chapitre 9 : Coûts d'investissement, page 131
- Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses – Parties 1 et 2
- Pièce F : Etude d'impact – Partie 2 – Chapitre 4.3, pages 107 et 108 & chapitre 8, page 140
Partie 4C – Chapitre 1, pages 602 à 607
Partie 8 – Estimation des coûts des mesures pour réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement
- Pièce G : Avis de l'Autorité environnementale – Chapitre 2.5 : Evaluation socio-économique
Mémoire de réponse des maîtres d'ouvrage – Chapitre 3 : Estimation des coûts
- Pièce H : Evaluation socio-économique – Parties 1, 2, 3 et 4

La pièce A met à jour l'évaluation du coût du projet à des conditions économiques plus récentes (janvier 2013) que celles utilisées dans le DOCP sans fournir d'éléments chiffrés sur les évolutions du programme depuis le DOCP, renvoyant pour cela à la pièce E du dossier. Il eut alors été souhaitable que la pièce E présente effectivement les estimations de coût de ces évolutions, ce qu'elle ne fait malheureusement pas, alors que cela aurait utilement complété la décomposition faite par postes CERTU avec répartition entre les MOA.

Dans cette même pièce A, la partie 2 consacrée au financement du projet ne donne aucune information sur la clé de répartition de ce financement entre l'Etat, la Région et le département des Yvelines par l'intermédiaire des divers contrats liant les trois partenaires.

Plus détaillée que les pièces cités précédemment, l'évaluation économique qu'expose la pièce H inclut comme éléments nouveaux le cadrage de l'évaluation économique et sociale du projet, la modélisation des prévisions de trafic qui fonde la rentabilité attendue du projet et son évaluation quantifiée et qualitative sous la forme des gains attendus.

Enfin l'étude d'impact (pièce F) et l'avis de l'Autorité environnementale (pièce G) fournissent des éléments nouveaux pour compléter l'analyse socio-économique du projet ; il s'agit :

1. du coût des mesures visant à supprimer, réduire ou si possible compenser l'impact du projet sur l'environnement, coût qui est loin d'être anodin puisqu'il représente 4,44 M€, soit 4,3% du coût total estimé de l'opération ; ces mesures, dont le coût est inclus dans celui du projet, sont liées pour 70% de leur montant à l'accompagnement du projet en phase travaux et pour 30% à l'accompagnement en phase d'exploitation. On note par ailleurs que la compensation forestière est incluse dans les mesures d'accompagnement en phase d'exploitation dont elle représente avec un montant de 1M€ près de 75% de ces mesures.
2. de deux faits soulignés par l'Autorité environnementale dans son avis concernant l'évaluation socio-économique du projet (Pièce G – alinéa 2.5 de l'avis de l'Ae, pages 21 à 23) :
 - la comparaison des rentabilités respectives des phases 1 et 2 est d'une certaine façon biaisée par le fait que l'acquisition des 9 rames de tram-train financée dans la phase 2 servira aussi pour le tronçon commun, donc la phase 1 selon le découpage appliqué, et apportera donc un service qui pèsera nécessairement sur la rentabilité de la phase 2,
 - selon les propres termes de l'Ae, " *il lui apparaît qu'il existe un risque que les résultats des évaluations présentées en appui des phases 1 et 2 soient interprétés comme traduisant une supériorité d'une des deux branches sur l'autre. L'Ae souligne donc , pour la bonne information du public, que le cadre conceptuel mis en œuvre,*

introduisant une dissymétrie entre les deux branches, n'est pas celui qui permettrait de les comparer entre elles. "

et ajoute : " A titre d'exemple, le fait que le projet de TGO met un terme à l'exploitation coûteuse de la GCO actuelle est entièrement porté au crédit de la phase 1 (ce qui se traduit par des coûts d'exploitation de seulement 2,8 M€/an pour la phase 1, mais de 13,2 M€/an pour la phase 2) , tandis que l'évaluation de la phase 2 contient celle d'une fréquence élevée sur le tronçon commun. "

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage du projet TGO phase 2 ne sont pas compétents en matière de construction et d'exploitation d'infrastructure routières. De plus, ils ne disposent pas des données suffisantes pour pouvoir traiter cette question avec la rigueur attendue. Toutefois, il convient de noter que la réduction du nombre de véhicules particuliers et de poids-lourds est un enjeu central du Nouveau SDRIF 2013⁵.

⁵ Région IDF, Nouveau SDRIF 2013, Propositions pour mise en œuvre - Annexes, Décembre 2013, p 24.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

Type de voirie et de secteur	Valeurs du coût marginal de congestion pour les utilisateurs de voitures particulières					
	€ ₂₀₀₀ /km			€ ₂₀₁₃ /km		
	Valeur minimum	Valeur centrale	Valeur maximale	Valeur minimum	Valeur centrale	Valeur maximale
Autoroutes urbaines	0,30	0,50	0,90	0,40	0,70	1,30
Voies structurantes urbaines	0,20	0,50	1,20	0,30	0,70	1,80
Voirie locale centre ville	1,50	2,00	3,00	2,20	2,90	4,40
Autre voirie locale	0,50	0,75	1,00	0,70	1,10	1,50

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

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

Type de voirie et de secteur	Bénéfices actualisés de décongestion routière (M€)		
	Min.	Centr.	Max.
Autoroutes urbaines	0.90	1.57	2.92
Voies structurantes urbaines	0.67	1.57	4.04
Voirie locale centre ville	4.94	6.51	9.87
Autre voirie locale	1.57	2.47	3.37

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

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Coût comparatif entre un système tramway et de tram-train

A titre de comparaison, les maîtres d'ouvrage précisent qu'un tramway classique, qui s'avère dans le cas de la TGO le système de transport le plus similaire en termes capacitaires notamment, représente un coût moyen d'environ 20 à 25 M€ par kilomètre linéaire (coût moyen représentatif des projets de tramway en Ile-de-France). Dans le cas de la TGO phase 2 constituée d'un linéaire de 9,7km, la conception du système de transport en mode tramway représenterait ainsi un coût global de 194 à 243 M€, contre 103 M€ actuellement estimée en mode tram-train.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission rejoint l'avis de l'Autorité environnementale, analysé par ailleurs en fin de chapitre (voir recommandation n° 23 de l'Ae), qui a examiné attentivement les données socio-économiques et souligné la très grande prudence avec laquelle certains chiffres doivent être appréciés en relevant :

- les conséquences de la scission du projet " en deux phases pour être soumis, une phase après l'autre, à la procédure de DUP ",
- la " dissymétrie introduite par le cadre conceptuel entre les deux branches de la ligne, alors que ce cadre ne correspond pas nécessairement à la manière plus globale dont le projet a été élaboré et dont pourra s'organiser son financement ",
- les " débats parfois animés, au cours desquels certains intervenants ont pu considérer que ses deux branches constituaient deux projets concurrents l'un de l'autre, et discuter de leurs mérites comparés ",
- les valeurs absolues des VAN des différentes évaluations : phase 1, phase 2, phases 1 et 2 confondues, sont toutes approximativement nulles en regard des investissements et des avantages en jeu,
- il serait donc réducteur de résumer ces évaluations au caractère positif ou négatif de chaque résultat.

La maîtrise d'ouvrage apporte un élément de comparaison intéressant entre les coûts d'investissement moyens par kilomètre linéaire entre une ligne de tramway urbain et la TGO2 ; ce rapprochement pertinent révèle un facteur de l'ordre de 2 entre les deux montants, qu'explique le réemploi des

infrastructures de la Grande Ceinture et qui confirme l'optimisation de la dépense publique pour satisfaire un besoin de transport dont l'empreinte écologique est modérée.

Hors analyse financière détaillée de ce projet, il est difficile d'établir dès maintenant de façon fiable et précise sur la base des informations fournies dans le dossier quelle sera la rentabilité de la ligne, qui n'est probablement pas destinée à rester limitée à la liaison Achères – St Cyr ; de fait, malgré les investissements nécessaires pour la prolonger au nord comme au sud, son intérêt, son attractivité et sa rentabilité en dépendent fortement.

Les effets économiques locaux

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les effets économiques locaux procèdent de deux approches différentes, selon qu'ils sont perçus par des acteurs économiques ou par des particuliers.

Dans le premier cas, l'approche est macroéconomique et s'attache à l'impact du projet à moyen et long terme sur l'activité économique locale dans ses divers aspects, qu'il s'agisse des investissements favorisés par une offre plus complète en matière de transport, de l'industrie capable d'élargir sa zone de recherche de compétences et de débouchés ou du commerce bénéficiant d'une extension de sa zone de chalandise.

On constate que ce sont les responsables politiques locaux, maires, conseillers généraux et autres élus qui ont mis en avant l'impact de transports en commun performants sur le développement des communes ayant la chance d'en bénéficier ; du côté des acteurs économiques, seuls la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles et les représentants de l'Association ARDIES pour les Yvelines et le Val d'Oise se sont manifestés en s'intéressant davantage au calendrier de réalisation du projet, aux extensions futures de la ligne et aux diverses variantes du tracé qu'aux retombées macroéconomiques locales.

A tort ou à raison, l'appréhension exprimée par les particuliers concerne essentiellement la dévalorisation de leur(s) bien(s) immobilier(s) causée par la réouverture de la Grande Ceinture du fait des nuisances que générerait le passage des tram-trains ;

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Mises à part quelques informations générales concernant les retombées du projet sur le développement des activités économiques des communes concernées par l'enquête publique ainsi que sur les communes avoisinantes, le dossier n'apporte que peu ou pas de données quantifiées sur ce point ; de fait le résumé non technique de l'étude d'impact indique que " *la tangentielle Ouest constitue une opportunité de développement de l'activité économique en élargissant le bassin d'actifs susceptibles d'utiliser les transports collectifs pour se rendre à leur lieu d'emploi et en renforçant les potentiels d'échanges des entreprises entre elles* " (Pièce F – partie 2 – chapitre 4.3, page 107 : externalités non monétarisées).

Il est par ailleurs à noter que le dossier, dans sa synthèse des impacts potentiels du projet en phase "travaux" et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place (Pièce F – Partie 8 – Chapitre 4, page 715), prévoit, en compensation des perturbations des accès aux commerces, loisirs et équipements, qu' " *une commission d'indemnisation des activités commerciales pourra être mise en place pendant la durée des travaux* ".

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Plusieurs études menées par des laboratoires de recherche ont tenté de mesurer l'impact d'une nouvelle infrastructure de transports sur les prix de l'immobilier^{6,7,8}. S'il est difficile d'établir un lien de cause à effet entre le projet de transport et les prix du foncier, il apparaît important de noter qu'aucune baisse de ces prix n'a pu être observée à l'heure actuelle du fait de l'arrivée d'une nouvelle ligne de transport structurante. Il convient de noter que la proximité d'un transport en commun est également un critère de choix dans le choix d'un nouveau logement.

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

⁶Nguyen-Luong D. (IAURIF), 2011. « Évaluation de l'impact du T3 sur les prix de l'immobilier résidentiel », projet PREDIT

⁷ Nguyen-Luong D. (IAURIF), 2006. « Contribution au projet SIMAURIF : Recueil et analyse de données de prix de l'immobilier résidentiel en Île-de-France. Cas du T1 et d'EOLE. Estimation d'un modèle de prix hédonique », pour Réseau Ferré de France (RFF).

⁸ Boucq E., 2008. "Évaluation économique d'une infrastructure de transport en milieu urbain. Le cas du tramway T2 Val de Seine", Thèse de doctorat, Université de Lille I.

Commentaires de la commission d'enquête

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

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

A l'inverse, les (rares) particuliers qui se sont exprimés perçoivent généralement de prime abord l'aspect négatif des nuisances potentielles qu'apporterait un tel projet et la dévalorisation de leur bien qui en découlerait. Face à cette appréhension, l'accroche commerciale "gare, écoles et commerces à pied " largement utilisée par la profession immobilière est apparemment de peu de poids.

La commission s'étonne de l'absence totale de réaction de la part des industriels, dont certains ont pourtant un poids régional considérable, ou des sociétés de service implantés de longue date dans les communes concernées par l'enquête.

Thème 8 : Les différentes procédures

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce thème n'a pas fait l'objet d'observations écrites de la part du public mais a été fréquemment évoqué oralement lors des permanences, les différentes procédures, à la fois au niveau de la présente enquête, mais également devant arriver ultérieurement, étant difficilement appréhendables par un public non averti.

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

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

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

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

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

Enquête DUP

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Différents éléments sont présentés dans le dossier DUP actuellement mis à enquête. Un dossier de déclaration d'utilité publique s'avère nécessaire dès lors que des expropriations sont envisagées, conformément à l'article L11.1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les différentes procédures sont décrites dans la partie 1 (Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives) de la pièce A du dossier (notice explicative).

○ Concernant plus spécifiquement la procédure DUP de la TGO phase 1 :

L'enquête publique TGO1 s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête. Sur cette base, la Déclaration de Projet de TGO phase 1 est soumise à l'approbation du Conseil d'Administration du STIF du 11 décembre 2013. Le projet a été déclaré d'Utilité Publique par le Préfet des Yvelines le 03 février 2014, permettant ainsi sa mise en œuvre une fois les recours purgés.

○ Concernant la procédure DUP de la TGO phase 2 (tel qu'indiqué dans le dossier, donc avant la phase d'études complémentaires maintenant lancée):

Le calendrier prévisionnel est le suivant, pour une mise en service fin 2019, sous réserve des étapes ci-dessous :

- Obtention de la DUP courant 2015
- Mise en place de financements de la phase Avant-Projet (AVP) fin 2014
- Confirmation du plan de financement de l'opération à la même période
- Mise en service fin 2019

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

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

En revanche, si la décision de poursuivre le projet sur le nouveau tracé dans Poissy intervient fin 2014, la demande d'enquête complémentaire auprès de la Préfecture des Yvelines devra intervenir avant le 26 juillet 2015. Des études complémentaires seront nécessaires (notamment l'étude d'impact) afin de constituer un nouveau dossier d'enquête. Le code de l'environnement ne contraint pas les maîtres d'ouvrage à tenir cette enquête dans un délai déterminé après la clôture de l'enquête initiale. En revanche, le délai d'adoption par le Préfet de son arrêté de Déclaration d'Utilité Publique ne courra qu'à compter de la clôture de cette enquête complémentaire (soit 1 an après clôture de l'enquête complémentaire). De fait, les délais de réalisation de la phase 2 seront rallongés sans qu'à ce stade, les maîtres d'ouvrage ne puissent précisément évaluer ce décalage.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des éléments de réponses concernant cette procédure en phase 1. Pour ce qui est de la phase 2 actuellement en enquête publique, le délai induit par le réexamen d'une solution urbaine sur Poissy est contraint fortement par les procédures. La commission espère que celui-ci pourra aboutir à des éléments suffisamment probants pour les acteurs concernés pour leur permettre de prendre leur décision en connaissance de cause et dans le respect du calendrier.

Elle attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur l'objet d'une enquête complémentaire qui doit resté cohérent avec celui de l'enquête initiale. Si la vitesse commerciale ou l'économie du projet devait fortement évoluer, une nouvelle enquête serait potentiellement à envisager.

Enquête Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

La procédure de mise en compatibilité des documents est réalisée dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet TGO. Elle a été conduite conjointement à la première phase et fait à nouveau partie des enquêtes menées en phase 2, objet du présent rapport.

L'article L.123-14 du code de l'urbanisme stipule que :

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

Le projet de mise en compatibilité est soumis à enquête publique, réalisée conformément que chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement.

Conformément à l'article L.123-16 du code de l'urbanisme , la déclaration d'utilité publique emporte la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées.

- Concernant plus spécifiquement la procédure de mise en compatibilité de la TGO phase 1 :

Comme il a été rappelé précédemment, le projet a été déclaré d'Utilité Publique par Monsieur le Préfet des Yvelines le 03 février 2014. Ainsi, conformément à l'article L.123-16 du code de l'urbanisme, cette déclaration d'utilité publique a emporté mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées.

- Concernant la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la TGO phase 2 :

Les dossiers de mise en compatibilité sont rassemblés dans la pièce I et ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (DDT) et les communes concernées pour préparer la réunion d'examen

conjoint organisée par le Préfet et prévue par l'article L.123-16 du code de l'urbanisme . Cette dernière se tient avant l'enquête publique et vise à recueillir les avis des personnes publiques associées conformément à la liste présentée à l'article L.123-14-2 et L121-4 du code de l'urbanisme, sur les mises en compatibilité nécessaires à la réalisation du projet.

Le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint est intégré dans les annexes (pièce J) du dossier d'enquête publique unique.

Les plans de zonage concernés par les emprises du projet doivent être adaptés afin de réduire l'espace boisé classé sur la commune de Saint-Germain-en-Laye et permettre, au niveau des règlements des PLU concernés, la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance). Certaines parties des PADD et rapports de présentation de ces PLU sont également amendées.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

Phase 1 : Où en est la procédure ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission prend bonne note des réponses de la maîtrise d'ouvrage.

Ici encore, les éléments à adapter du PLU de Poissy dans le cadre d'un tracé urbain, seraient bien plus importants.

La commission note avec satisfaction, en effet, que la maîtrise d'ouvrage s'est attachée à limiter le plus possible les nécessités de modifications des différentes pièces des PLU communaux concernés.

Enquête Parcelaire

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Cette enquête parcelaire est ici dissociée temporellement de l'enquête DUP.

L'enquête DUP, et son périmètre afférent, est nécessaire pour permettre à la maîtrise d'ouvrage de pouvoir se rendre propriétaire de l'ensemble du foncier nécessaire à l'opération. Cette enquête est parfois conjointe à la DUP, parfois disjointe. Elle permet d'identifier précisément les parcelles et leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés, concernés pour la réalisation du projet. Elle ne peut avoir lieu qu'une fois l'utilité publique du projet reconnue. Elle est ouverte par un arrêté préfectoral, en application de l'article R11-19 du code de l'expropriation. Le Préfet pourra, après clôture et obtention de l'acte constituant l'utilité publique du projet, prendre un arrêté déclarant cessibles, pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux articles R.11-19 à R.11-31 du code de l'expropriation. Cet arrêté est notifié à chacun des propriétaires par le maître d'ouvrage. Valable pendant 6 mois, il doit être transmis pendant cette période au greffe de la juridiction du ressort dans lequel sont situés les biens à exproprier pour prise de l'ordonnance prononcée par le juge d'expropriation, conformément aux articles R.13-1 et suivants du code de l'expropriation, transférant la propriété, en cas où il ne serait pas possible d'acquérir les terrains à l'amiable. L'ordonnance emporte transfert de propriété.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

Phase 1 : Où en est la procédure ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage.

Elle constate que, si le tracé actuel est maintenu cette enquête sera certainement plus rapide et « pour la forme », seule une Autorisation d'Occupation Temporaire étant mise en œuvre pour les parcelles détenue par l'Etat, que dans le cas où un tracé urbain sur Poissy serait finalement retenu. En effet, ce tracé impacterait très certainement des parcelles privées pour lesquelles il serait nécessaire d'identifier les propriétaires et de procéder à des acquisitions, par voie amiable ou d'ordonnance d'expropriation. La complexité de cette enquête parcellaire, et le temps nécessaire pour procéder à ces acquisitions seraient bien plus importants.

Enquête Loi sur l'eau

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) sera menée ultérieurement sur la base des études plus détaillées, permettant de définir les impacts du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique, et les mesures prises pour y remédier, en phase chantier comme en phase d'exploitation. Elle fera également l'objet d'une enquête spécifique qui concernera les opérations de construction et d'exploitation de la nouvelle infrastructure.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

Phase 1 : Où en est la procédure ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

Question :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

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

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

Pour cette procédure également, le calendrier de mise en œuvre est fortement lié à l'issue des études en cours sur un tracé urbain dans Poissy. Le décalage de l'ensemble des enquêtes mentionnées dans ce thème peut ainsi varier entre 9 mois et 2 ans minimum, selon l'option qui sera retenue.

Thème 9 : Divers

Pour mémoire : dans un premier temps la commission a retenu dans le thème "divers" la proposition de deux contributeurs de remplacer la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule") par un prolongement du RER A entre Saint-Germain RER et Saint-Germain GC.

Cette observation, qui ne relève pas explicitement du cadre de l'enquête car concernant la phase 1, a été traitée, avec les commentaires de la Maîtrise d'ouvrage, au chapitre 1a ci-dessus.

Thème 10 : non exploitable

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

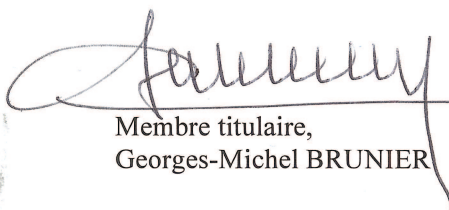
La liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule"), qui relève de la phase 1, a toutefois été prise en considération, dans la mesure où elle a fait l'objet de très nombreuses observations de la part d'habitants de Saint-Germain-en-Laye (voir chapitre 1 ci-dessus).

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

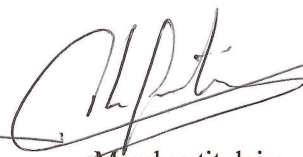
La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Philippe GUIDÉE

EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME : SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Enquête de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Saint-Germain-en-Laye

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

Les points suivants sont abordés :

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

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Le dossier d'enquête publique n'aborde pas la présence du château de Valmoré dans la mesure où ce dernier est situé au niveau de la phase 1 du projet TGO et a ainsi été mentionné à cette occasion. Dans le cadre de cette enquête, aucune servitude n'est impactée par le projet TGO2.

La consultation du centre régional de la propriété forestière (CRPF) n'est pas obligatoire.

Enfin, seul le projet TGO et la procédure DUP liée, entraînent la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés pour les rendre compatibles avec les dispositions des PLU avec le projet.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Réponse aux différents points abordés :

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

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

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

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

Il est toutefois précisé que les maîtres d'ouvrage ont donné suite à cette observation en informant par courrier (en cours de signature) le CNPF sur les réductions d'espaces forestiers prévues dans le cadre de la phase 2.

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

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

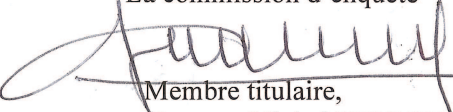
Commentaires de la commission d'enquête

Les réponses aux questions posées apparaissent tout à fait claires et complètes.

La procédure de mise en compatibilité est spécifique et liée exclusivement à la DUP demandée. Seuls les impacts du projet TGO2 sont ainsi à évaluer au niveau du document d'urbanisme qui doit être modifié pour permettre la réalisation de l'infrastructure.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014


Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE

La commission d'enquête

Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER


Membre titulaire
Philippe GUIDEE

**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN COMPATIBILITE
DES DOCUMENTS D'URBANISME : POISSY**

Enquête de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Poissy

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Une association (ADQV-QCP quartier des Capucins à Poissy) estime que les conséquences sur le PLU sont seulement survolées et que ce survol du PLU existant par des commentaires ponctuels ne pourra aboutir à un schéma cohérent d'urbanisme pour la ville.

Par ailleurs, un riverain de la gare Poissy GC considère que les notions apportées au niveau de la mise en compatibilité du PLU sont floues et n'apportent aucune précision sur les travaux ou constructions à venir qui pourraient dénaturer le paysage

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Comme pour le cas précédent sur la ville de Saint-Germain-en-Laye, il convient de noter que le dossier n'a pas à donner d'éléments d'ensemble sur un projet urbain pour la ville. Il s'agit d'évaluer et proposer les modifications à apporter dans les différentes pièces du PLU pour permettre la réalisation de la TGO2. Ainsi, aucun autre élément ne peut être trouvé dans le dossier d'enquête.

Pour ce qui concernent les travaux et constructions allant être réalisés, le dossier les expose dans le cadre du document général du projet et de l'étude d'impact (pièce A et F du dossier) et ils ont été largement développées dans les différents thèmes qui précèdent (thèmes 1 et 2 notamment).


Commentaires de la commission d'enquête

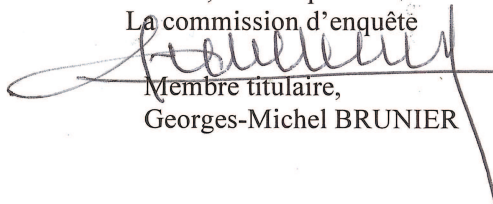
Ici encore, les remarques relèvent d'une méconnaissance de la procédure de mise en compatibilité. Il ne s'agit nullement de modification ou de révision du PLU pour lesquelles il aurait fallu évaluer l'incidence du projet sur l'économie générale du document d'urbanisme.

Par ailleurs, les mesures concernant les travaux, édifices et stations à réaliser sont largement développées dans les différents pièces du dossier.

Un PLU règlemente le droit des sols et n'a pas à présenter les différents projets prévus ou potentiels sur une commune. En revanche ces derniers sont en général présentés, dès lors qu'ils sont connus, au niveau du rapport de présentation et du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Ce qui explique pourquoi une mention du projet TGO doit apparaître explicitement.

La commission d'enquête estime ainsi que le dossier de mise en compatibilité du PLU de Poissy est complet et suffisant .


Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE

Fait à Paris, le 29 septembre 2014
La commission d'enquête

Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER


Membre titulaire
Philippe GUIDÉE

**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN
COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME : ACHERES**

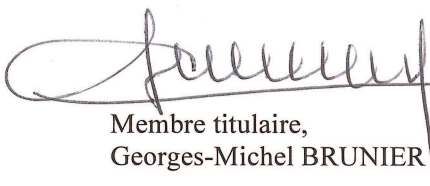
Enquête de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Achères

Pas d'observations du public, ni de la commission qui considère complet et cohérent le dossier présenté

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête


Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE


Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER


Membre titulaire
Philippe GUIDEE

EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE DEFRICHEMENT

Enquête Défrichement

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ce thème représente environ 12% des observations.

Sur un plan général, le défrichement est un sujet très sensible pour les familles de la forêt et les associations locales ; l'obligation de défricher, pour l'ensemble des deux phases, 6 hectares de la forêt de Saint-Germain a été utilisé comme un argument pour les opposants au projet.

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

Les éléments du dossier (et les éléments d'information à disposition de la commission d'enquête)

Contrairement à la demande de déclaration d'utilité publique et aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme, la demande d'autorisation de défrichement n'a pas fait l'objet d'un dossier spécifique, ni même d'un chapitre dédié ou d'une synthèse. Les informations nécessaires sont disséminées dans les différentes parties des dossiers destinés au public.

Cette situation a été relevée par l'autorité environnementale, qui a formulé l'observation suivante :
"L'Ae recommande que le maître d'ouvrage mette en cohérence les différentes parties de son dossier, selon qu'il souhaite ou non que l'enquête publique porte sur l'autorisation de défrichement."

Dans sa réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la maîtrise d'ouvrage a confirmé souhaiter que l'enquête publique porte également sur l'autorisation de défrichement au titre de l'article R341-6 du Code Forestier et apporte les précisions suivantes :

"Pour permettre la mise en œuvre de TGO phase 2, et plus particulièrement l'insertion de la nouvelle plateforme de type tramway entre Achères-Chêne-Feuillu et Achères-Ville, il s'avère nécessaire d'acquérir des emprises appartenant actuellement à la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye et situées le long des voies ferrées existantes empruntées par le RER A et la ligne L du Transilien. L'impact sur la forêt a été minimisé en implantant la nouvelle plateforme au plus près des voies ferrées (...). Les défrichements portent ainsi sur environ 5,8 ha, et sont mentionnés à de nombreux endroits dans le dossier

Pour la bonne information du public, le maître d'ouvrage précise que conformément à la législation en vigueur (articles L341 et suivants du Code Forestier), une demande d'autorisation de défrichement sera menée. Celle-ci sera constituée au cours des étapes ultérieures du projet, et établira précisément les emprises à défricher, la nature des terrains et leur qualité écologique et la définition des compensations et des mesures d'accompagnement (rétablissements forestiers, clôtures, etc) définies avec les gestionnaires et/ou propriétaires des surfaces boisées impactées."

Plus loin, la maîtrise d'ouvrage fait état de l'avancement de ses recherches en matière de compensation forestière et conclut :

"Le STIF se montre par ailleurs très actif dans la recherche de terrains pour permettre les compensations forestières et a déjà participé, à ce titre, à 2 ventes aux enchères successives en septembre 2012 et septembre 2013 pour une parcelle boisée en bordure de la forêt domaniale de Marly."

A noter que dans l'estimation du coût du projet dossier les acquisitions foncières figurent pour 0,9 millions d'euros HT.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Questions :

Les questions posées à la maîtrise d'ouvrage étaient les suivantes :

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

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

*- **Etre propriétaire des terrains concernés par le défrichement** (ou à minima bénéficier d'un accord d'une prise de possession anticipée) ;*

*- **Etre propriétaire des terrains permettant de compenser les impacts relatifs au défrichement** (en lien avec la DRIAAF et l'ONF).*

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

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

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

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

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

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

*1. la **recherche des terrains éligibles à la compensation** (délimitation d'un périmètre de prospection foncière, réalisation de diagnostics d'éligibilité des sites potentiels...);*

*2. la **sécurisation des terrains** par acquisition ou conventionnement, selon les opportunités, l'élaboration des plans de gestion relatifs aux sites sécurisés ;*

*3. la **mise en oeuvre des plans de gestion** (réalisation des travaux de restauration réhabilitation, des travaux d'entretien et du suivi des indicateurs de gestion) ;*

*4. le **reporting auprès des services instructeurs.***

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

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

Lors de la réunion du 16 septembre 2014 organisée pour la remise à la commission d'enquête de son mémoire en réponse par la Maîtrise d'ouvrage, celle-ci a précisé que les démarches en vue d'acquérir la parcelle de 37 hectares à Bonnelles dans les Yvelines, en lisière du massif de Rambouillet, étaient sur le point d'aboutir.

Cette information a été confirmée dans la note complémentaire reçue par courrier électronique en date du 24 septembre 2014, dans les termes suivants :

"Le STIF précise qu'une parcelle d'environ 37 ha située à Bonnelles, appartenant au Bois de la Duchesse, et répondant aux attentes de la DRIAAF/ONF est actuellement à la vente. La procédure d'acquisition de la parcelle est actuellement en cours, et menée par CDC Biodiversité pour le compte du STIF.

Lors d'une rencontre le 23 septembre 2014 entre le STIF, CDC Biodiversité, et la DRIAAF, cette dernière a confirmé son accord sur le principe que la parcelle en cours d'acquisition du Bois de la Duchesse puisse servir de compensation au titre des deux phases du projet (cf. défrichements portant sur 2,3 ha en phase 1 et 5,8 ha en phase 2, soit 8,1 ha au total). Il a également été convenu lors de cette rencontre d'associer étroitement l'ONF et les services de France Domaine pour concrétiser la procédure d'échange foncier entre CDC Biodiversité (acquéreur pour le STIF de la parcelle du Bois

de la Duchesse, et servant à la compensation TGO phases 1 et 2), la DRIAAF (propriétaire des parcelles de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye nécessaires au projet TGO phases 1 et 2), et le STIF (acquéreur des parcelles propriété de la DRIAAF). Une nouvelle rencontre avec DRIAAF et ONF est fixée le 6 novembre 2014 pour avancer sur le montage du dossier d'échange foncier entre STIF/CDC Biodiversité/DRIAAF."

La commission d'enquête admet que la nécessité de procéder à des défrichements est indispensable pour la réalisation du projet, et reconnaît que la Maîtrise d'ouvrage affirme sa volonté d'en limiter les emprises et de rechercher les compensations correspondantes.

La variante du tracé par Poissy RER, si elle devait être adoptée, rendrait également nécessaires d'autres défrichements, éventuellement compensés, en totalité ou en partie, par la suppression de la station d'Achères-Chêne-Feuillu

La commission d'enquête regrette que la demande d'autorisation de défrichement n'aie pas fait l'objet d'un document spécifique, même succinct, mettant en évidence les emprises à défricher et le motif de leur acquisition : la dispersion de ces informations dans les diverses pièces du dossier est un obstacle à une bonne appréciation de cette question.

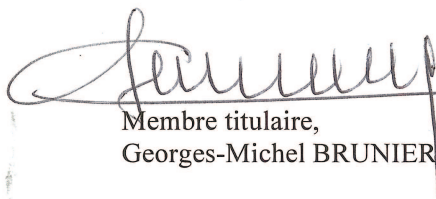
Pour répondre aux observations du public, elle constate d'autre part que la demande d'une compensation dans le massif de Saint-Germain ou à la rigueur dans la forêt de Marly ne devrait pas être satisfaite, tout en reconnaissant que cette décision ne relève pas uniquement de la Maîtrise d'ouvrage, mais également de l'ONF et des services de l'Etat.

Fait à Paris, le 29 septembre 2014

La commission d'enquête



Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Philippe GUIDEE