

DEPARTEMENT DES YVELINES

COMMUNES DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, POISSY ET ACHERES

TANGENTIELLE OUEST PHASE 2
Tangentielle Ouest Saint-Germain-Grande Ceinture/
Achères-Ville RER

Enquête publique unique portant sur :
la déclaration d'utilité publique,
la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et
Achères
et le défrichement

RAPPORT D'ENQUÊTE

Paris, le 29 septembre 2014

Commission d'enquête :

Présidente : Marie-Claire EUSTACHE

Membres titulaires : Georges-Michel BRUNIER et Philippe GUIDEE

Membres suppléants : Gilles DAVENET et Gilles GOMEZ

Le rapport d'enquête unique comprend 3 documents :

DOCUMENT 1 : RAPPORT

ANALYSE ET RESUME DE L'ENQUETE UNIQUE

CHAPITRE 1 GENERALITES

CHAPITRE 2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

CHAPITRE 3 ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS

DOCUMENT 2 : CONCLUSIONS ET AVIS

**CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET AVIS
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE DUP
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-GERMAIN-
EN-LAYE
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE POISSY
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ACHERES
CONCLUSIONS ET AVIS ENQUETE DEFFRICHEMENT**

DOCUMENT 3 : ANNEXES

DOCUMENT 1**TABLE DES MATIERES**

GLOSSAIRE	9
CHAPITRE 1	11
GENERALITES	11
OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE	12
CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE	12
<i>Le contexte de l'enquête</i>	<i>12</i>
Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	12
La loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris	13
Les CDT	13
Le Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2000-2006 et le CPER 2007-2013	14
Le Contrat Particulier Région – Département (CPRD) 2007-2013	14
Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.).....	14
<i>Les textes applicables</i>	<i>16</i>
Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	16
Une évaluation socio-économique obligatoire	16
Un projet soumis à étude d'impact.....	16
Un projet soumis à enquête publique	17
Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »	17
Une enquête « Autorisation de défrichement »	18
L'avis de l'autorité environnementale.....	18
Les mesures de concertation mises en œuvre.....	18
DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET	20
<i>Les acteurs du projet</i>	<i>20</i>
Maîtrise d'ouvrage	20
Maîtrise d'œuvre	20
Autres intervenants.....	20
<i>Présentation de l'opération</i>	<i>21</i>

La Grande Ceinture	21
La Tangentielle Ouest	21
La première phase	21
La deuxième phase, objet de l'enquête publique	22
Développements futurs.....	22
<i>Les caractéristiques du projet :</i>	22
Le tracé.....	22
Ouvrages à réaliser	24
Le chantier.....	24
Calendrier prévisionnel de réalisation et financement du projet.....	24
Coût et financement du projet	25
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	25
Défrichement	26
COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE UNIQUE	27
<i>Les pièces du dossier d'enquête publique unique</i>	27
<i>Commentaires de la commission d'enquête sur les dossiers soumis à enquête unique</i> ...	28
<i>Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier</i>	28
<i>Sur le fond des dossiers</i>	30
CHAPITRE 2	31
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	31
DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	32
ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	32
<i>Réunions de travail</i>	32
<i>Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux</i>	32
<i>Visites des lieux</i>	41
<i>Arrêté Préfectoral</i>	41
<i>Durée initiale de l'enquête unique</i>	41
<i>Prolongation de la durée de l'enquête unique</i>	41
<i>Réception du public</i>	42
<i>Permanences de la commission d'enquête</i>	42
PUBLICITE DE L'ENQUETE UNIQUE	43
<i>Mesures de publicité officielle légale</i>	43
<i>Parutions légales dans les journaux</i>	43
<i>Mesures de publicité complémentaires</i>	44
DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	45
<i>Registres d'enquête</i>	45
<i>Clôture de l'enquête unique</i>	45
<i>Observations du public</i>	45
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	45
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments</i>	45
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	46
<i>Conclusions du déroulement de l'enquête unique</i>	46

CHAPITRE 3	47
ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS	47
EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	48
<i>Avis de l'autorité environnementale</i>	48
Préambule.....	48
Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale.....	48
1ère partie - Contexte, présentation du projet et des enjeux environnementaux.....	49
2ème partie de l'avis de l'Ae : Analyse de l'étude d'impact.....	52
EXAMEN DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES	66
<i>Avis des personnes publiques associées</i>	66
<i>Réponse de la maîtrise d'ouvrage</i>	67
<i>Commentaires de la commission d'enquête</i>	70
OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE	71
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	71
<i>Observations orales</i>	71
<i>Observations écrites</i>	71
Observations inscrites sur les registres d'enquête et courriers reçus	71
Bilan global	71
EXAMEN DES OBSERVATIONS	72
<i>Remarque liminaire</i>	72
<i>Thèmes développés</i>	73
EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP	74
<i>Thème 1 : Le tracé</i>	74
Desserte de Saint-Germain RER.....	74
Tracé phase 2 : la station Chêne-Feuillu	78
Tracé phase 2 : la station Poissy GC	84
Tracé phase 2 : le golf	87
Variante : insertion urbaine dans Poissy	91
Extensions vers Cergy et Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines.....	94
<i>Thème 2 : Les travaux</i>	99
Les travaux : calendrier	99
Les travaux : le chantier	101
<i>Thème 3 : Les impacts</i>	107
Les impacts visuels.....	107
Les impacts sonores et liés aux vibrations	111
Les impacts environnementaux	115
<i>Thème 4 : L'accessibilité</i>	120
La circulation.....	120
L'accessibilité aux stations et aux trains.....	124
Le stationnement	129
<i>Thème 5 : L'offre de service</i>	134
Le choix du matériel roulant	134
L'exploitation de la ligne	139

L'inter modalité	143
Le fret	146
Liaison sans rupture de charge Cergy – Achères – St Germain RER	149
<i>Thème 6 : Sécurité/sureté</i>	151
Sécurité dans les stations et les rames	151
Sécurité d'exploitation	152
Passages à niveau et clôture de la voie	155
<i>Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet</i>	159
La fréquentation	159
Le coût du projet : montant, financement, retour sur investissement, optimisation de la dépense publique	161
Les effets économiques locaux	168
<i>Thème 8 : Les différentes procédures</i>	171
Enquête DUP	171
Enquête Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	173
Enquête Parcellaire	175
Enquête Loi sur l'eau	176
<i>Thème 9 : Divers</i>	178
<i>Thème 10 : non exploitable</i>	178
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME : SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	179
<i>Enquête de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Saint-Germain-en-Laye</i>	179
<i>Enquête de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Poissy</i>	181
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME : ACHERES	182
<i>Enquête de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Achères</i>	182
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE DEFRIQUEMENT	183
<i>Enquête Défrichage</i>	183

Glossaire

De nombreux sigles et acronymes apparaissent tout au long du rapport. Le tableau ci-dessous permet d'en retrouver la signification :

<i>Sigle</i>	<i>Signification</i>	<i>Remarques</i>
A - C		
ADQV-QCP	Association de Défense de la Qualité de Vie - Quartier des Capucines à Poissy	
Ae	Autorité environnementale	
AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage	
ARDIES	Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité	
ARS	Agence Régionale de Santé	
ASGL	Association Syndicale Générale Libre	Forme d'Association de copropriétaires
AUT	Association des Usagers des Transports	
AVP	Avant-Projet	
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service	
CA	Communauté d'Agglomération	
CADEB	Collectif Agréé de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson	
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie	
CDC	Caisse des Dépôts et Consignations	
CDT	Contrat de Développement Territorial	
CE	Commission d'Enquête	
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement	Intégré au 1er janvier 2014 dans le CERTU
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions Publiques	
CG78	Conseil Général des Yvelines	
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable	
CNESTG	Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Transports Guidés	
COPRA184	Collectif pour la Protection des Riverains de l'A184	
CPER	Contrat de Plan Etat Région	
CPRD	Contrat de Plan Région Département	
CRPF	Centre Régional de la Propriété Forestière	
D - I		
DDS	Dossier de Définition de Sécurité	
DDT	Direction Départementale des Territoires	
DGS	Directeur(trice) Général(e) des Services	
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales	étape de tout projet d'équipement
DPS	Dossier Préliminaire de Sécurité	ou : Dossier Prioritaire ... ?
DRIAFA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt	pour l'Ile de France
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement	pour l'Ile de France
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie	pour l'Ile de France
DS	Dossier de Sécurité	
DUP	Déclaration d'Utilité Publique	
FOLE	Est-Ouest Liaison Express	appelé également RER E
EPAMSA	Etablissement Public d'Aménagement du Mantois en Seine Aval	
EPESG	Ensemble Pour l'Environnement de Saint Germain et de sa région	
EPFY	Etablissement Public Foncier des Yvelines	
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire	
FAQ	Foire Aux Questions	
GC	Grande Ceinture	
GCO	Grande Ceinture Ouest	section exploitée de St Germain GC à Noisy le Roi
IAURIF	Institut d'Architecture et d'Urbanisme de la Région Ile de France	
ISO	International Standard Organization	agence internationale de normalisation techn.
LAeq	= Niveau équivalent de bruit sur une période donnée (typiquement 6h-22h et 22h-6h)	applicable à un bruit variable, tel le passage de trains
LNP	Ligne Nouvelle Paris Normandie	
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs	
LUTECE	Liaison à Utilisation Tangentielle en Couronne Extérieure	

M - P

MDB	Association "Mieux se Déplacer à Bicyclette"	
MH	Monument Historique	
MOA	Maîtres d'Ouvrage Associés	en l'occurrence : STIF, RFF et SNCF
O/D	Origine/Destination	billet Transilien vendu à l'unité pour un trajet aller et retour
OIN	Opération d'Intérêt National	
ONF	Office National des Forêts	
OQA	Organisme qualifié agréé	
P+R	Park & Ride	acronyme américain désignant les parkings de gare
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable	
PC	Petite Ceinture	
PDUIF	Plan des Déplacements Urbains en Ile de France	
PF	Point Fixe	point de relevés acoustiques
PK	Point Kilométrique	repère de localisation le long d'une voie ferrée
PLU	Plan Local d'Urbanisme	
PMR	Personne à Mobilité Réduite	
PMV	Partage Multimodal de la Voirie	terme du SDRIF pour une utilisation multi-usagers de la voirie
PN	Passage à Niveau	
PPA	Personnes Publiques Associées	
PPR	Périmètre de Protection Rapprochée	
PRO	Projet	étape suivant la phase d'avant-projet (AVP)
PROFILE	Pour un Réseau routier Ouest Francilien Intégré dans l'Environnement	
PSA	Peugeot Société Anonyme	

R - Z

RD	Route Départementale	
RER	Réseau Express Régional	
REV	Respiration / continuité Ecologique : liaison Verte	
RFF	Réseau Ferré de France	
RFN	Réseau Ferré National	
RN	Route Nationale	
RRN	Réseau Routier National	
RTGP	Réseau de Transport du Grand Paris	
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours	
SDP	Structure de Découpage des Projets	
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile de France	
SDSV	Schéma Directeur du Stationnement Vélos	
SIAAP	Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne	
SMERG	Syndicat Mixte d'Etudes pour la Réouverture de la Grande Ceinture	
SMR	Site de Maintenance et de Remisage	localisé à Versailles-Matelots
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français	
SRCE	Schéma Régional de Continuité Ecologique	ou : de Cohérence ... ?
STIF	Syndicat des Transports d'Ile de France	
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés	
TCSF	Transport en Commun en Site Propre	
TER	Train Express Régional	
TGO	Tangentielle Ouest	
TLN	Tangentielle Nord	
TTME	Tram-Train Massy Evry	
UFR	Usager en Fauteuil Roulant	
VAN	Valeur Actualisée Nette	
VP	Voiture Particulière	
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté	
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique	

DOCUMENT 1

CHAPITRE 1

GENERALITES

OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Enquête publique unique en vue de la réalisation de la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain Grande Ceinture / Achères-Ville RER, portant sur :

- **La déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la Tangentielle Ouest phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères-Ville ;
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes de Saint-Germain-en-Laye, de Poissy et d'Achères, en application des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme ;
- **L'autorisation de défrichement**, au titre des articles L.341-1 et suivants du code forestier.

Dans le cadre de la procédure d'expropriation, une enquête parcellaire sera ouverte ultérieurement par arrêté préfectoral.

Par ailleurs, une enquête "loi sur l'eau" relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique sera également engagée ultérieurement.

CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE

Le contexte de l'enquête

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 préconisait la réalisation des rocade tangentielle s'appuyant sur des lignes ferroviaires. Une étude plus large a ensuite été réalisée par l'IAURIF jusqu'en 1997, reprenant toutes les liaisons tangentielles autour de l'agglomération parisienne, dans un réseau appelé LUTECE (Liaison à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure) et composé à l'origine de 4 liaisons (Tangentielle Nord – Sartrouville-Noisy-le-Sec et Pontoise-Roissy), Tangentielle Ouest – Cergy-Massy, Tangentielle Sud : Saint-Quentin-en-Yvelines – Sénart – Melun et Tangentielle Est – Roissy-Torcy-Sénart.

Le SDRIF a déjà fait l'objet d'une mise en révision le 25 juin 2004. Après enquête publique fin 2007 et rendu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête le 11 juin 2008, il a été adopté par les élus régionaux le 25 septembre 2008. Après transmission au Conseil d'Etat en juin 2010 et avis négatif de ce dernier en octobre 2010, c'est le SDRIF de 1994 qui a donc continué de s'appliquer.

Toutefois, conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF a été mis en révision à l'automne de la même année pour y intégrer notamment les projets du schéma de transport du Grand Paris Express. Ce projet, après une période d'enquête publique à l'été a été approuvé par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document se fonde sur 3 grands piliers structurant le projet spatial régional :

- Relier-Structurer pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;

- Polariser-Equilibrer pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- Préserver-Valoriser pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

La Tangentielle Ouest est confirmée dans la stratégie de planification régionale : la réalisation de la TGO phase 1 et son prolongement sont inscrits au plan de mobilisation regroupant les opérations ayant vocation à être réalisées à l'horizon 2020.

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

Le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France est regroupé avec le projet du réseau de métro du Grand Paris Express sous la dénomination de "Nouveau Grand Paris" depuis le printemps 2013.

La loi du Grand Paris et le Nouveau Grand Paris

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, modifiée par la Loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, et notamment l'article 21.

Le Grand Paris, selon la loi du 3 juin 2010, est « *un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...), et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...)*

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.»

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

Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés en un seul projet le « Nouveau Grand Paris ».

Le Nouveau Grand Paris rassemble les projets visant à :

- améliorer à court terme le service offert aux voyageurs (information voyageurs et robustesse d'exploitation)
- moderniser et étendre le réseau existant.

A ceci s'ajoute :

- Une liaison directe entre Paris et l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle (CDG Express)
- Le Grand Paris Express avec 4 nouvelles lignes de métro (lignes 15, 16, 17 et 18) et des prolongations de lignes existantes (lignes 11 et 14)

Le projet de Tangentielle Ouest (phase 1 et 2) figure dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opération à réaliser d'ici 2017 pour la phase 1 et 2020 pour la phase 2.

Les CDT

« *Un CDT conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales d'Ile-de-France porte sur tout ou partie du territoire d'au moins 2 communes d'un seul tenant et sans enclave. Il porte sur un territoire concerné par le projet de réseau de transport ou présentant un caractère stratégique* » au sens de l'article 1er de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.

Le CDT définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés «en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles, forestiers, des paysages et des ressources naturelles ».

Le CDT précise le territoire concerné et le projet stratégique de développement durable, les objectifs et priorités dans les domaines mentionnés par la loi, le programme des actions, opérations et projets, les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

Il existe actuellement une vingtaine de CDT en cours d'élaboration, avec plus de 130 collectivités concernées.

Les trois communes traversées par le projet de TGO phase 2 sont concernées par le CDT Confluence Seine-Oise, dont l'accord-cadre a été signé le 24/06/2013.

Ce CDT, intégrant les communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise, des Deux Rives de Seine et les communes d'Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint-Germain-en-Laye vise à affirmer la dimension fluviomaritime du Grand Paris, en confortant la Confluence Seine-Oise comme pôle stratégique de l'Axe Seine en s'appuyant en particulier sur son potentiel économique et universitaire.

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

En outre, il est indiqué que « *le lancement opérationnel de la section Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture / Achères-ville de la Tangentielle Ouest sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales adopté par le STIF le 13 décembre 2012 et dans la continuité de la section Saint-Cyr RER C – Saint-Germain-en-Laye RER A est une priorité absolue* ».

Ce projet TGO phase 2 apparaît dans les principaux projets de transports du projet de CDT comme facteur indispensable de développement du territoire Confluence.

Le Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2000-2006 et le CPER 2007-2013

Dès juin 1998, dans le cadre de la préparation du XIIème plan Etat-Région, deux lignes de projets identifient :

- La Tangentielle Ouest, liaison Achères-Ville-Versailles-Chantiers inclus, pour un montant de 76,2 M€ et
- La Tangentielle Sud, liaison Versailles-Chantiers-Corbeil pour un montant de 304,9 M€

Les « études et premiers travaux de transport en commun » de la Tangentielle Ouest sont inscrits au CPER 2007-2013, avec une enveloppe de 50 M€ à répartir avec d'autres opérations.

Un protocole Etat/région signé le 19 juillet 2013 confirme le financement de l'Etat et de la Région Ile-de-France. La mise en service de la Tangentielle Ouest est indiquée à l'horizon 2017 pour la première phase et à l'horizon 2020 pour la seconde.

Le Contrat Particulier Région – Département (CPRD) 2007-2013

Il s'agit pour la Région Ile-de-France et le Conseil Général des Yvelines de soutenir l'effort pour un développement durable et solidaire du territoire francilien, dans le cadre du CPER 2007-2013.

Approuvé le 17 avril 2008, le Contrat Particulier Région – Département 2007-2013 porte un engagement global de 200 M€, avec une clef de répartition des financements à parité, soit 50% -> 50 %, consacrant ainsi l'effort considérable mis sur les déplacements en transports en commun, en finançant « *la Tangentielle Ouest, opération majeure pour le développement des Yvelines, de type tram-train, entre Achères et Saint-Cyr –l'Ecole devant comporter le traitement d'une correspondance de qualité avec le réseau Saint-Lazare Groupe V au niveau de Achères Chêne-Feuille.* »

Un recalage de l'enveloppe budgétaire prévue est intégrée à la révision du CPRD 2007-2013.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.)

Le dossier d'enquête présente le PDUIF datant de 2000.

Toutefois, ce dernier a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

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

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9]
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3]
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6]
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2]
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5]
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF (pas d'actions)
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3]

Le projet de TGO s'inscrit dans le défi 2.1 (un réseau ferroviaire renforcé et plus performant), avec la création de lignes performantes de tram-train en rocade et figure dans la liste des projets identifiés mentionné dans l'annexe 2 « correspondance des projets de transports collectifs inscrits au SDRIF avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation » et les actions du PDUIF » du dossier de PDUIF 2014 approuvé..

Les textes applicables

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La mise en œuvre de l'opération Tangentielle Ouest phase 2 nécessite des acquisitions foncières pouvant amener à des expropriations, le cas échéant. C'est ainsi que l'enquête publique conduite est celle préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui est régie par les articles L.11-1 et suivants et R.11-1 et suivants du Code de l'expropriation.

Une évaluation socio-économique obligatoire

Conformément au décret n°84-617 du 17 juillet 1984 modifié, pris en application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération (projet d'infrastructure de transport dont le coût est égal ou supérieur à 83 084 714,39 €), elle est soumise aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel.

Un projet soumis à étude d'impact

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

L'article R122-2 du code de l'environnement et son annexes, quant à eux, précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas. L'opération Tangentielle Ouest est bien soumise à étude d'impact.

Cette étude d'impact, codifiée par l'article R122-5 du code de l'environnement, permet, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- d'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement,
- d'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions,
- d'informer le public et de recueillir ses observations.

Par ailleurs, selon l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976, relative à la protection de la nature (désormais codifié aux articles L.122-1 à L.122-3 du Code de l'Environnement), l'étude d'impact est la règle et la dispense l'exception pour les travaux et projets d'aménagements entrepris par une collectivité publique, ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation.

Le contenu de l'étude d'impact est réglementairement défini, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'Environnement, relatif aux études d'impact.

Conformément à l'article R. 112-3 du Code de l'Environnement, cette étude présente successivement :

- **un résumé non technique** de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

- **une analyse de l'état initial du site et de son environnement**, à l'intérieur de l'aire d'étude retenue, afin de cerner tous les effets significatifs du projet sur les milieux naturel et humain,
- **les raisons pour lesquelles**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, **le projet présenté a été retenu**,
- **une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement**. Cette prévision des impacts doit rester la plus factuelle possible. Cette détermination initiale doit être complétée par une appréciation de l'importance des impacts, en fonction de la vulnérabilité des milieux concernés comme l'irréversibilité de leurs effets et de l'existence de moyens propres à en limiter les conséquences,
- **les mesures envisagées par le Maître d'Ouvrage** ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,
- **une analyse des méthodes utilisées** pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation,

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement précise notamment que « *les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages.* »

Un projet soumis à enquête publique

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

Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »

En application des articles L123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

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

- *L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*
- *L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement*

public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L123-6, du conseil municipal.

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

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique des trois communes concernées ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (DDT) et les communes et sont joints et ils ont fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint organisée par le préfet dans le cadre de la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme en application de l'article L123-16 du code de l'urbanisme.

Une enquête « Autorisation de défrichement »

Cette procédure est menée au titre des articles L341-1 et suivants du code forestier s'agissant d'une opération qui nécessite le défrichement d'espaces boisés. Cette enquête publique fait également partie du présent dossier d'enquête unique.

L'avis de l'autorité environnementale

Le dossier est soumis à avis de l'Autorité Environnementale (dans le cas présent le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE)), en application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du code de l'Environnement. Cet avis doit être inséré dans le dossier d'enquête (dans le cas présent, il figure dans la pièce G du dossier d'enquête publique unique).

Cet avis et la réponse de la maîtrise d'ouvrage (également insérée dans la pièce G du dossier d'enquête unique) sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

Les mesures de concertation mises en œuvre

La période de concertation pour la phase 2 s'est déroulée du 15 avril 2013 au 17 mai 2013 inclus et s'est organisée de la manière suivante :

- 3 réunions publiques ont été réalisées dans les villes traversées par cette seconde phase : le 17/04/2013 à Achères, le 23/04/2013 à Poissy et le 16/05/2013 à Saint-Germain-en-Laye
- Une information déployée sur différents supports :
 - Une lettre d'information du projet traitant des objectifs et caractéristiques du projet TGO dans son ensemble avec un focus sur la concertation de la phase 2, diffusée à 42 500 exemplaires : en boitage dans l'ensemble des 3 villes traversées par la phase 2, 3 700 exemplaires dans les "panneaux-totems" dans les 9 communes concernées par le projet TGO phase 1 et 2 et 2 300 exemplaires distribuées aux partenaires du projet, à plusieurs entreprises du territoire et lors des réunions publiques
 - Un dépliant synthétique avec des cartes T portant plus spécifiquement sur la phase 2 et des modalités de concertation (dates des réunions publiques, information et participations possibles), distribué à 13 900 exemplaires sur le territoire du projet : 8 000 exemplaires sur les marchés et gares des 3 villes concernées, 4 100 exemplaires sur les panneaux totems des 9 villes du projet et 1 800 distribués aux partenaires du projet, plusieurs entreprises du territoire et lors des réunions publiques
 - Des « panneaux-totems » installés dans différents lieux publics mettant à disposition les documents d'information ci-dessus : 13 panneaux ont été ainsi placés dans les 9

communes concernées par l'ensemble du projet TGO, 3 dans les locaux de la maîtrise d'ouvrage (STIF, SNCF et RFF) et un panneau mobile pour les réunions publiques

- Un site Internet dédié au projet : www.tangentielleouest.fr ouvert dès avril 2013 permettant la diffusion d'une information complète sur le projet TGO dans son ensemble. Dans le cadre de la concertation, un téléchargement de l'ensemble des documents disponibles (DOCP, outils d'information, carte du projet...) . Le site propose également une Foire aux Questions (FAQ) permettant de répondre aux questions les plus fréquemment posées
- Des affiches ont également été réalisées et diffusées aux partenaires, communes, dans les réseaux de bus des communes concernées, aux entreprises et dans les gares d'Achères-ville et de Saint-Germain-en-Laye
- Le public a également pu apporter des contributions au projet par le biais des outils suivants :
 - Un site Internet dédié, offrant la possibilité de déposer un avis
 - Des urnes sur des panneaux-totems permettant de déposer un avis
 - Des cartes T détachables intégrées au dépliant et à la lettre d'information, facilitant l'envoi d'un avis écrit sans frais.

Le bilan détaillé de la concertation est présenté en annexe (pièce J du dossier).

Il a fait l'objet d'engagements du STIF dans sa délibération du 09/10/2013 :

- Confirmer la poursuite du projet avec un tracé en site propre de 9,7 km en mode tram-train, avec 2 nouvelles stations Poissy GC et Achères-Ville
- Approfondir les études permettant l'implantation du terminus à Achères-Ville à l'Est de la gare, facilitant ainsi le prolongement sur Cergy et prendre des mesures conservatoires pour la réalisation à terme de la station « Achères-Chêne feuillu »
- S'engager à répondre aux divers points soulevés lors de la concertation et concernant : la restructuration du réseau de bus, la limitation des impacts sur les espaces naturels en prévoyant des mesures compensatoires préservant le cadre de vie le long du tracé de la TGO, l'optimisation du planning du projet phase 2 après la DUP prononcée et la poursuite d'un dispositif d'information régulière du public sur l'avancement du projet.

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par trois entités différentes :

- le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) :
maître d'ouvrage de la nouvelle section urbaine (rames circulant en mode tramway) de la future station Achères-Chêne-Feuillu jusqu'au terminus d'Achères-Ville ;
et coordinateur de l'ensemble du projet.
- RFF (Réseau Ferré de France) :
maître d'ouvrage des investissements à réaliser sur les voies existantes de la Grande Ceinture entre Saint-Germain GC et Achères-Chêne-Feuillu (rames circulant en mode train).
- SNCF :
maître d'ouvrage des travaux de modernisation des gares et de la maintenance et l'entretien du matériel roulant.

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

Maîtrise d'œuvre

Les trois composantes de l'équipe de Maîtrise d'ouvrage assureront, chacun dans leur domaine de compétence, avec leurs propres équipes ou avec la collaboration de spécialistes extérieurs, la maîtrise d'œuvre du projet (études, direction des travaux, mise en service).

Autres intervenants

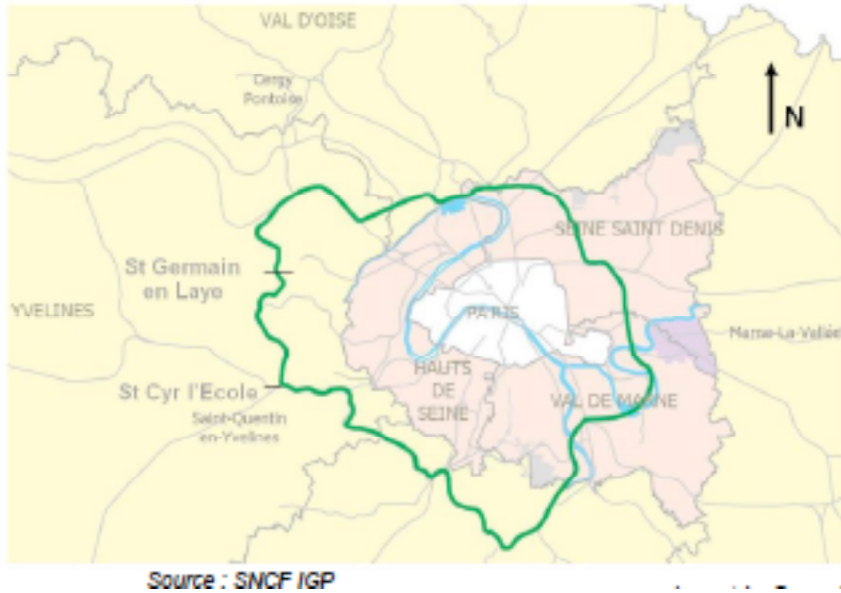
Les collectivités locales ne sont pas actives dans l'étude et la réalisation du projet, mais sont directement concernées, leurs habitants étant les futurs usagers de la Tangentielle Ouest ; ce sont notamment :

- les villes d'Achères, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, sur le territoire desquelles est située la phase 2 objet de l'enquête ;
- les départements des Yvelines et du Val-d'Oise ;
- les communes situées dans le périmètre du CDT Confluence Seine Oise ;
- la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ;
- le pôle urbain Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'autorité environnementale compétente pour formuler un avis sur l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique est constituée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie.

Présentation de l'opération

La Grande Ceinture



La Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer établie au 19ème siècle formant une boucle autour de Paris ; à l'Ouest de Paris, la ligne a été exploitée pour le trafic voyageurs jusqu'en 1939, et pour les marchandises jusqu'au début des années 90.

Fin 2004 un tronçon a été remis en service entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye. Longue de 9 km, cette section a une faible fréquentation compte tenu

de la population desservie ; son extension au Sud et au Nord et son maillage avec le réseau existant sont nécessaires pour réaliser un axe Nord Sud desservant le département des Yvelines.

La Tangentielle Ouest

Le conseil du STIF a approuvé en 2005 le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) d'un parcours de Saint-Cyr RER à Achères-Ville avec une branche Saint-Germain GC à Saint-Germain RER.

Il a été ensuite décidé de réaliser le projet en deux phases.

A la date de l'enquête publique, la Tangentielle Ouest est limitée à l'ensemble de ces deux phases.

Une caractéristique particulière de la Tangentielle Ouest est l'adoption d'un matériel roulant spécifique: le tram-train, utilisant un matériel roulant pouvant rouler indifféremment sur les voies du Réseau Ferré National et sur des réseaux urbains du type tramway.

La première phase

La première phase (désignée par TGO1) dessert les communes de Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles. Elle est implantée sur l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture, dont une section est actuellement exploitée, à l'exception d'un tronçon assurant la correspondance avec Saint-Cyr RER, qui sera réalisé en mode tram.

Dans Saint-Germain-en-Laye elle comporte une antenne, en mode tram, reliant Saint-Germain GC à Saint-Germain RER par le Camp des Loges.

La première phase comprend également l'aménagement du site de maintenance et de remisage de Versailles-Matelots.

Le 3 février 2014 la première phase a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par Monsieur le Préfet des Yvelines.

La mise en service de la première phase est prévue pour 2017.

La deuxième phase, objet de l'enquête publique

Dans le prolongement de la première phase, la deuxième phase relie Saint-Germain GC à Achères-Ville, en passant par Poissy GC. Elle est située sur la quasi-totalité de son parcours dans la forêt de Saint-Germain ou sur sa lisière.

A partir de Saint-Germain elle emprunte la voie de l'ancienne Grande Ceinture jusqu'au site de Chêne-Feuillu, à partir duquel elle est établie sur une nouvelle plateforme pour une circulation en mode tram.

Développements futurs

La Tangentielle Ouest a vocation à relier, à terme, le pôle urbain Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines à l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Vers le Nord, le prolongement vers Cergy a été pris en compte dans les études de la deuxième phase, notamment pour déterminer l'implantation de la station Achères-Ville ; les études préliminaires pour cette extension sont entreprises de 2014 à 2020 ; la date de mise en service n'est pas précisée (2025 ?).

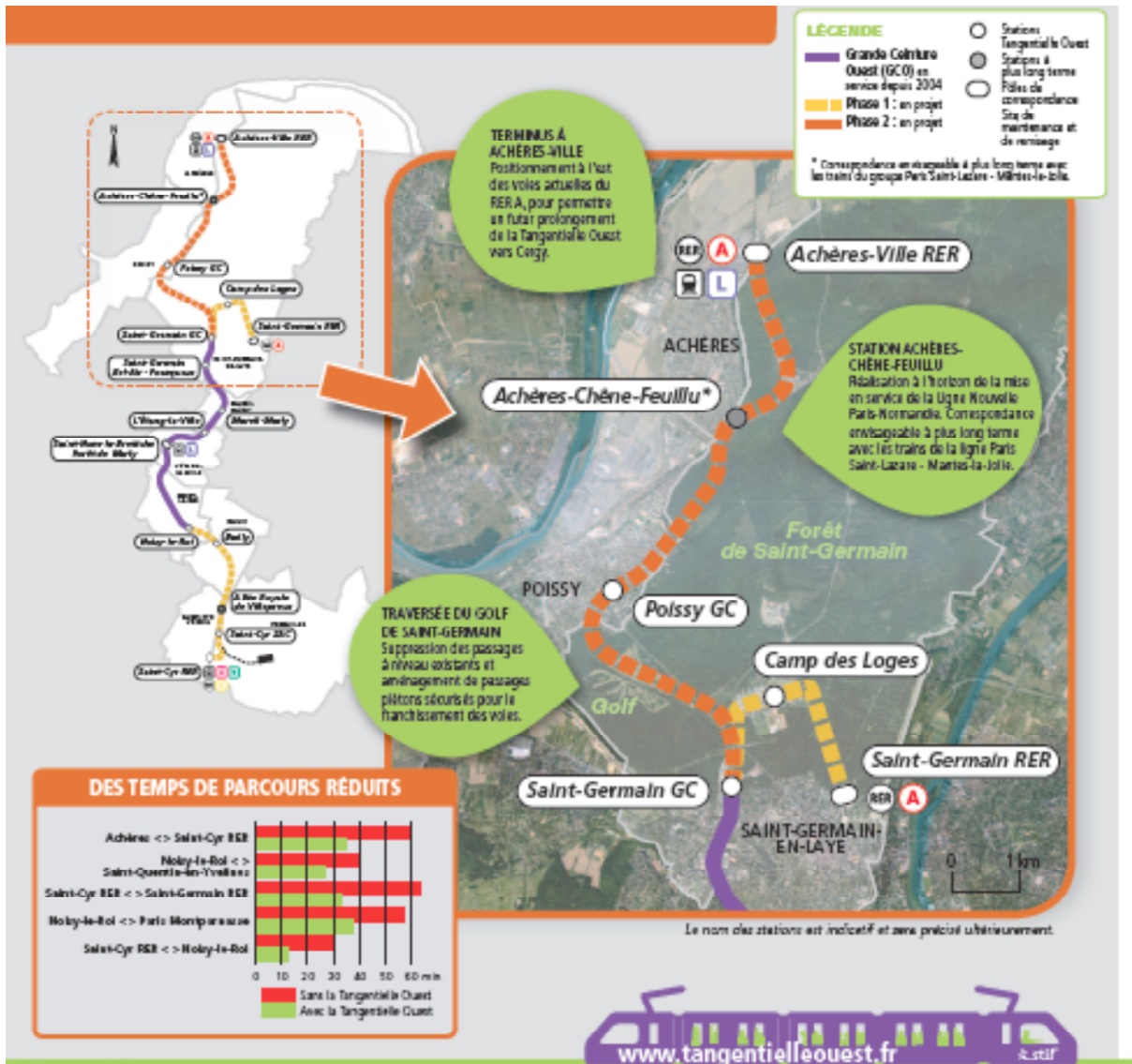
Au Sud, les études préliminaires ont fait apparaître d'importantes difficultés techniques et de coût qui ne permettent pas de proposer un tracé et un calendrier pour cette extension.

Les caractéristiques du projet :

Le tracé

De Saint-Germain GC à Poissy GC le tracé emprunte en mode train l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture ; il est entièrement situé en forêt et traverse le golf de Saint-Germain, dont les parcours sont situés de part et d'autre de la voie qu'ils traversent par des passages à niveau.

La station Poissy GC est située au voisinage immédiat de l'ancienne gare de la Grande Ceinture.



extrait du dépliant réalisé par la maîtrise d’ouvrage à l’occasion de l’enquête publique

De Poissy GC au site de Chêne-Feuille le tracé se poursuit en mode train sur la voie ferrée. Il longe dans un premier temps à Poissy un secteur habité en lisière puis pénètre en forêt.

Le projet prévoit la création d'une nouvelle station Achères-Chêne-Feuille, destinée à assurer la correspondance avec la future ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) ; seuls les travaux conservatoires sont prévus à ce stade du projet.

Entre Achères-Chêne-Feuille et Achères-Ville le tracé est situé sur une nouvelle plateforme à créer à coté des voies du RER A ; il passe sous ces voies à l'entrée d'Achères pour rejoindre la station terminus.

Cette station Achères-Ville est située sur l'avenue de Conflans, à coté de la gare existante d'Achères RER.

Ouvrages à réaliser

Les travaux nécessaires à la réalisation de la phase 2 comprennent :

- les travaux préparatoires : reconnaissances géotechnique et topographique, installations de chantier, défrichement, terrassements, voies d'accès ;
- la remise en état de la voie du réseau ferré existante, de Saint-Germain GC à Achères-Chêne- Feuillu ;
- la création d'une nouvelle plateforme parallèle au réseau RER existant d'Achères-Chêne-Feuillu à Achères-Ville ;
- la création d'une section de transition permettant de passer du réseau ferré au tronçon de type urbain ;
- la création ou modification d'ouvrages d'art, et la mise à jour de passages à niveau ;
- les ouvrages nécessaires au franchissement des voies
- la construction de deux nouvelles stations : Poissy GC et Achères-Ville ;
- les travaux conservatoires nécessaires pour la construction de la future station Achères-Chêne-Feuillu ;
- les équipements d'exploitation : alimentation électrique, signalisation, ...

Ne font pas partie du projet :

- l'acquisition et la mise en service du matériel roulant
- la construction d'éventuels parcs de stationnement relais au voisinage des stations

Le chantier

Il est prévu d'implanter 2 bases travaux, faisant également office de bases vie, d'une surface de 1 200 m², au voisinage des stations de Poissy GC et d'Achères-ville.

Le chantier se situant pour l'essentiel sur une emprise ferroviaire existante, ou en forêt pour la section urbaine, devrait impacter de manière limitée des espaces publics ; toutefois il ne pourra éviter d'être à l'origine de nuisances temporaires pour les riverains : bruit, vibrations, poussières, circulation de poids lourds et d'engins de chantier,..., de troubles pour la faune, ou de dégradations pour la végétation.

Il appartiendra à la Maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre de prendre, conformément aux dispositions de l'étude d'impact, les dispositions pour prévenir ou réduire ces nuisances.

Le cahier des charges des travaux imposera une notice environnement, et les entreprises devront établir un plan d'assurance environnement soumis à l'acceptation du maître d'œuvre.

La maîtrise d'ouvrage devra, pour sa part, organiser une information continue des riverains au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

Calendrier prévisionnel de réalisation et financement du projet

Le calendrier prévisionnel enveloppe, à l'issue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, est le suivant :

- 2015 - 2016 : Etudes d'avant-projet
Projet
Enquêtes publiques complémentaires (parcellaire, loi sur l'eau,...)
Permis de construire
- 2017 - 2019 : Travaux
- 2019 : Essais et mise en service

Coût et financement du projet

Estimation du coût

En l'état actuel du projet, son coût est estimé à 103 000 000 € HT, hors matériel roulant ; ce montant comprend les études, les acquisitions foncières, les travaux, la mise en service et une provision pour aléas.

Financement :

Trois entités se partagent le financement du projet :

- l'Etat, au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du protocole du 19 juillet 2013 avec la Région Ile-de-France.
- la Région Ile-de-France, dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines ;
- le département des Yvelines.

Le financement du matériel roulant, non inclus dans le budget indiqué ci-dessus, sera assuré par le STIF.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'enquête publique concerne également la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

Compte tenu de la réutilisation majoritaire d'une infrastructure ferroviaire préexistante, les modifications apportées aux PLU sont limitées.

Saint-Germain-en-Laye :

- En zone N, réduction de la surface des espaces boisés classés, qui passent de 3459 ha à 3453,2 ha ; cette modification apparaît sur le plan de zonage.
- Il n'y a pas de modification du règlement et des emplacements réservés.

Poissy

- Intégration du projet dans le rapport de présentation et le PADD.
- Modification du règlement des zones UCa et UPa, pour autoriser les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public liés aux transports en commun et leurs

ouvrages annexes, ainsi que les affouillements et les exhaussements du sol liés aux projets de transport en commun

- Il n'y a pas de modification des emplacements réservés et des espaces boisés classés.

Achères

- Intégration du projet dans le rapport de présentation.
- Modification de l'article 2 du règlement des zones UW et UY par la mention : les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leurs ouvrages annexes.
- Il n'y a pas de modification d'emplacements réservés ; il n'y a pas d'espace boisé classé.

Défrichement

Le projet rend nécessaire des défrichements en forêt de Saint-Germain.

Sans avoir établi de dossier spécifique relatif à cette procédure, la Maîtrise d'ouvrage a demandé que l'enquête commune tienne lieu d'enquête préliminaire à la demande d'une autorisation de défrichement.

La surface à défricher pour la phase 2 du projet est de 5,8 ha ; il est rappelé que, pour la phase 1 du projet, les défrichements représentent 2,5 ha.

COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE UNIQUE

Les pièces du dossier d'enquête publique unique

1.3.1 – Contenu des 6 cahiers du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique unique relative à la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest, dont l'ouverture a fait l'objet de l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 signé par le Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, porte sur les trois objets suivants:

Déclaration d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest Saint-germain Grande Ceinture / Achères-Ville RER,
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères,
Défrichement.

Ces trois objets sont décrits dans un dossier de format A3 recto-verso de 1951 pages composé de 10 pièces numérotées de A à J d'inégal volume, elles-mêmes regroupées en 6 cahiers contenant les pièces suivantes:

- Premier cahier intitulé "Dossier d'enquête d'utilité publique" regroupant les pièces suivantes:
 - Pièce A : Notice explicative (pages 5 à 144)
 - Pièce B : Plan de situation (pages 145 à 148)
 - Pièce C : Plan général des travaux (pages 149 à 154)
 - Pièce D : Caractéristiques des ouvrages les plus importants (pages 155 à 182)
 - Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses (pages 183 à 190)
 - Pièce H : Evaluation socio-économique (pages 199 à 210)
- Deuxième cahier regroupant le préambule et les parties 1 à 3 de la pièce F : "Etude d'impact":
 - Préambule (pages 1 à 20)
 - Partie 1 : Description du projet (pages 21 à 42)
 - Partie 2 : Résumé non technique (pages 43 à 180)
 - Partie 3 : Analyse de l'état initial (pages 181 à 458)
- Troisième cahier regroupant les parties 4 à 13 de la pièce F : "Etude d'impact":
 - Partie 4 : Analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs (pages 461 à 612)
 - Partie 5 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (pages 613 à 646)
 - Partie 6 : Principales solutions de substitution examinées et raisons du choix (pages 647 à 686)

- Partie 7 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas et programmes (pages 677 à 698)
 - Partie 8 : Estimation des coûts des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement (pages 709 à 722)
 - Partie 9 : Présentation des méthodes (pages 723 à 740)
 - Partie 10 : Analyse des difficultés rencontrées (pages 741 à 746)
 - Partie 11 : Nom et qualité des auteurs (pages 747 à 750)
 - Partie 12 : Appréciation des impacts du programme (pages 751 à 850)
 - Partie 13 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (pages 851 à 868)
- Quatrième cahier correspondant à la pièce G intitulée : "Avis de l'Autorité environnementale et mémoire de réponse des maîtres d'ouvrage":
- 1. Avis de l'Autorité environnementale (pages 4 à 16)
 - 2. Mémoire de réponse des maîtres d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale (pages 17 à 62)
 - 3. Modification du résumé non technique suite à l'avis de l'Autorité environnementale (pages 63 à 67)
- Cinquième cahier correspondant à la pièce I : "Dossiers de mise en compatibilité des PLU":
- Partie I : Mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye (pages 3 à 38)
 - Partie II : Mise en compatibilité du PLU de Poissy (pages 39 à 70)
 - Partie III : Mise en compatibilité du PLU d'Achères (pages 71 à 98)
- Sixième cahier correspondant à la pièce G intitulée "Annexes":
- 1. Délibération du Conseil du STIF approuvant la concertation (pages 5 à 8)
 - 2. Bilan de la concertation préalable (pages 9 à 96)
 - 3. Délibération du Conseil du STIF approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique (pages 97 à 100)
 - 4. Courrier adressé à l'architecte des bâtiments de France (ABF) - (pages 101 à 102)
 - 5. Courrier adressé au Service régional d'archéologie (pages 103 à 104)
 - 6. Etudes techniques (acoustique et de circulation) - (pages 105 à 224)
 - 7. Avis des Services de l'Etat et note de réponse aux avis des Services de l'Etat (pages 225 à 246)
 - 8. Compte-rendu de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pages 247 à 250).

Commentaires de la commission d'enquête sur les dossiers soumis à enquête unique

Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier

La fourniture obligatoire dans ce type d'enquête d'une étude d'impact destinée à permettre à l'Autorité environnementale d'émettre un avis conduit inévitablement à un dossier d'enquête exhaustif et volumineux ; malgré quelques redondances et le développement insuffisant de certaines parties, la

commission d'enquête estime que le dossier est règlementairement complet et, par certains aspects, satisfaisant et que les maîtres d'ouvrage ont apporté les compléments nécessaires sous forme de documents additionnels pour faciliter la compréhension des enjeux du projet et la recherche fine d'informations spécifiques propres aux centres d'intérêt de chacun.

A titre d'exemple, le STIF a réalisé, à la demande de la commission d'enquête, un guide de lecture avec sommaire détaillé du dossier mis à la disposition du public dans les lieux de consultation du dossier et permettant aux personnes intéressées de retrouver rapidement l'information recherchée.

Toutefois il est patent, comme plusieurs observations ont pu le souligner à juste titre, que certains aspects du projet n'ont pas été suffisamment approfondis pour que le public le perçoive positivement ; en particulier le volet financier a manqué dans l'absolu de rigueur et n'a pas mis en perspective les avantages comparés de la solution technique retenue par rapport à ses concurrentes, y compris les trains automoteurs classiques. De fait la cohérence du dossier a été en plusieurs points affectée par le traitement de la liaison St Cyr – Achères en deux phases avec un point de jonction placé dans la première phase : puisque l'un des objectifs affichés pour le projet est d'améliorer le maillage du réseau de transports en commun (pièce F – Résumé non technique – page 46), il sera difficile de faire admettre aux usagers de la TGO2 qu'ils ne sont pas aussi bien servis que ceux de la TGO1 pour accéder au RER A à St Germain.

Enfin, alors que la question de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme a fait l'objet d'un document spécifique (pièce I), il n'en a pas été de même pour le défrichement qui était pourtant l'un des trois objets de l'enquête publique au même titre que les deux autres et qui a été traité de manière totalement émietée à l'intérieur du dossier.

Les pièces du dossier de déclaration d'utilité publique

Mise à part la pièce I précitée, les éléments du dossier relatif à la déclaration d'utilité publique du projet figurent dans les neuf autres pièces ; il n'aurait pas été illogique de les réduire à huit, tant les pièces E et H, au contenu squelettique, auraient pu être fondues dans une pièce unique abordant et développant tous les aspects économiques et financiers du projet . La difficulté perceptible à ce stade est que la dimension économique du projet ne se limite pas au strict objet de l'enquête , à savoir la phase 2 de la TGO, mais englobe au minimum les phases 1 et 2, auxquelles il serait opportun d'ajouter les extensions terminales largement évoquées pendant l'enquête.

Pour la forme, on note dans la pièce J intitulée "Annexes" deux mentions inexactes et un oubli :

- Partie 5 : contrairement à ce que laisse entendre le titre, il ne s'agit pas du courrier adressé au Service régional d'archéologie mais de la réponse reçue de ce dernier,
- Partie 7 : dans le titre de cette partie, le maître d'ouvrage aurait dû utiliser le terme plus général de "Personnes publiques associées" en lieu et place de "Services de l'Etat" ; de fait le Conseil général des Yvelines est l'Assemblée délibérante du département des Yvelines, collectivité territoriale décentralisée, donc une personne publique, et n'est en aucun cas un service de l'Etat.

A ce sujet la commission d'enquête regrette que le dossier se contente de fournir les réponses reçues de la part des Personnes publiques associées, sans donner la liste de celles auxquelles le dossier a été adressé pour examen et avis.

Les pièces des dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme

La pièce I qui rassemble les données relatives à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des trois communes concernées par l'enquête publiques aurait gagné en clarté et en utilité sans l'insertion à trois reprises d'un sous-dossier 1 dont 17 pages sont strictement identiques pour les trois communes et auraient donc pu faire l'objet d'un préambule commun à la présentation des dossiers spécifiques de chacune de ces communes.

Les pièces du dossier de défrichement

Comme indiqué précédemment et signalé par divers intervenants dans le cadre de l'enquête, le défrichement n'a pas fait l'objet d'un dossier spécifique de présentation, de sorte que c'est un peu partout dans le dossier d'enquête que l'on peut glaner les informations concernant les surfaces de forêt estimées nécessaires pour la réalisation du projet TGO2 ; évaluées à 5,8 ha, soit 0,16 à 0,17 % de la surface du massif, celles-ci concernent exclusivement la forêt de St Germain et le territoire de cette commune.

Il est toutefois regrettable que le dossier ne fasse pas apparaître de façon explicite la localisation des déboisements nécessaires pour la réalisation du projet et les surfaces, même approximatives, de chacun de ces déboisements.

Puisqu'une mutualisation des compensations forestières est prévue entre les phases 1 et 2 de la TGO, il aurait été utile qu'un rappel des surfaces déboisées dans le cadre de la phase 1 et de leur localisation figure dans le dossier de la phase 2.

Sur le fond des dossiers

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur le fond qui reste de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage. Elle donnera son avis à l'issue de l'enquête, en fonction des observations reçues et de ses convictions propres, dans le cadre de ses conclusions.

CHAPITRE 2

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur la demande présentée le 7 mai 2014 par Monsieur le Préfet des Yvelines, le Président du Tribunal Administratif de Versailles a désigné le 14 mai 2014 (référence n° E1400031 / 78) une commission d'enquête composée de Marie-Claire EUSTACHE comme Présidente, Georges-Michel BRUNIER et Philippe GUIDEE comme titulaires et Gilles DAVENET et Gilles GOMEZ comme suppléants. (Cf. annexe 1)

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Réunions de travail

De nombreuses réunions ont été organisées, tant avec la co-maitrise d'ouvrage et qu'en interne pour la commission d'enquête, afin d'assurer le bon déroulement de l'enquête et la bonne connaissance et compréhension du dossier et obtenir les compléments d'information nécessaires à la rédaction du présent rapport.

- 5 réunions avec la maîtrise d'ouvrage
- 10 réunions internes à-de la commission d'enquête

Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux

Par ailleurs, la commission d'enquête a rencontré les différents partenaires du projet et élus locaux. Elle a ainsi échangé avec les trois co-maîtres d'ouvrage (STIF, SNCF et RFF), la Région Ile-de-France, l'Etat, le Conseil Général des Yvelines et les maires des trois communes concernées par la phase 2 de la Tangentielle Ouest.

Réunion avec Monsieur Ménard, Chef du service des Projets Territoriaux, Direction Régionale Ile-de-France de Réseau Ferré de France

Elle s'est déroulée dans les locaux de RFF le 20 juin 2014, en présence de :

- M. Stéphane Ménard, RFF – Chef du service des projets territoriaux, Direction Régionale Ile-de-France de RFF
- M. Hughes de Pomyers, RFF
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Georges-Michel Brunier, commissaire enquêteur titulaire
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

M. Ménard présente en préambule le périmètre dans lequel s'exerce la responsabilité de Réseau Ferré de France, à savoir les voies, les quais et l'infrastructure (signalisation, passages à niveau, alimentation

électrique, ...) ; en réponse à une question de la Commission, il précise la délimitation des responsabilités entre RFF pour les nouvelles gares et la SNCF pour les gares existantes modifiées !

En ce qui concerne le financement des investissements pour la TGO, dont RFF est le principal contributeur avec près de 50% du montant total, hors matériel roulant intégralement financé par le STIF, M. Ménard nous indique qu'une avance de financement a été négociée entre RFF et le STIF. RFF n'a pas pu répondre à la question de savoir qui était le gestionnaire des quelques tram-trains existant en province.

Bien que non concerné par le choix du matériel roulant, RFF estime que le tram-train offre sur des tracés mixtes urbains - périurbains un certain nombre d'avantages par rapport aux trains classiques : usure moins grande de l'infrastructure de roulement grâce à sa légèreté, capacité d'accélération élevée, silence de fonctionnement, souplesse opérationnelle.

En raison de la tendance observée après quatre jours d'enquête pour la seule ville de Poissy, la Commission d'enquête demande à RFF une vigilance particulière sur le traitement des nuisances sonores et des questions relatives à la sécurité des passages à niveau ; la réponse de RFF est claire : il existe pour ces deux points une chaîne de validation réglementaire utilisant des référentiels de mesures pour le premier et de sécurité pour le second, qui fait de leur traitement un système très normé. RFF se contentera donc de respecter cette procédure sans chercher à aller au-delà de ce qui est exigé de sa part.

La discussion a enfin porté sur la gare d'Achères-Ville, ses accès et sa traversée par les non-usagers de la gare RER de la SNCF : RFF estime qu'il n'y a pas de difficulté importante à résoudre pour faciliter le transit par la partie publique de la gare des personnes souhaitant accéder à la gare TGO à l'Est du bâtiment SNCF.

Réunion avec Monsieur Gautrin, directeur « Investissements & Développement », SNCF – Direction de Transilien

Elle s'est déroulée dans les locaux de la SNCF le 22 juillet 2014, en présence de :

- M. Gilles Gautrin – Directeur adjoint Exploitation et Directeur Délégué " Investissements & Développement" du Transilien, SNCF Direction de Transilien
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

Objet : Rencontre du responsable pour la SNCF du projet TGO (est le supérieur hiérarchique de Marc Podetti, représentant SNCF dans l'équipe des MOA du projet TGO2)

M. Gautrin présente en préambule le profil de sa fonction en insistant sur le fait qu'il est exclusivement impliqué dans les projets "Transilien".

Son action s'exerce sur 3 objets :

- Le contrat liant la SNCF au STIF et portant sur les investissements légers,
- Le schéma directeur des transports et les investissements lourds que son exécution nécessite,

- Les lignes nouvelles, qui présentent la particularité d'être toutes basées sur l'exploitation par tram-trains et sont à ce jour au nombre de 3 projets : Prolongement du T4 (TLN), liaison Massy-Evry, TGO.

Pour ce qui concerne le futur de la TGO, il souligne l'intérêt, largement exprimé dans toutes les réunions de préparation du projet, de son extension jusqu'à Cergy-Pontoise.

Il rappelle que la SNCF est, dans la configuration actuelle de séparation des missions avec RFF, un opérateur ferroviaire, que son influence sur les décisions concernant le tracé, le choix et l'emplacement des gares est limitée, mais qu'elle doit toutefois anticiper l'exploitation qui lui sera confiée du réseau ; elle peut donc émettre un avis pertinent lié aux opportunités d'interconnexion, notamment avec les autres lignes du "Transilien" .

En réponse à une remarque concernant la fiabilité réduite du RER A, qui a été soulignée à plusieurs reprises au cours de l'enquête, il confirme que cette ligne fait l'objet d'un important programme d'investissement destiné à au moins atténuer les problèmes actuels de robustesse de la ligne, tout en étant conscient de la gêne temporaire ainsi causée aux usagers.

Il confirme l'application en région parisienne du principe du maillage qui doit permettre à tout usager rencontrant un problème sur son itinéraire habituel de disposer si possible d'une solution d'acheminement acceptable vers son lieu de destination. A ce titre une ligne tangentielle connectée à plusieurs radiales, comme le sera la TGO, remplit parfaitement cet objectif.

Concernant la variante du tracé urbain à travers Poissy introduite par le Président du Conseil Général des Yvelines, M Gautrin n'a pas d'avis particulier, mais se pose alors la question de l'avenir de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu, car il pense que la LNPN, si elle est faite un jour , ne passera pas par Poissy.

Réunion avec Monsieur Perrin, Directeur des Projets et Investissements, Syndicat des Transports d'Ile de France

Elle s'est déroulée dans les bureaux du STIF, le 17 juillet 2014, en présence de :

- M. Jean-Louis Perrin, STIF – Directeur des Projets et Investissements
- M. Nicolas Rotord – Adjoint
- M. Ernst Van der Werf, STIF – Chargé de Projet à la Direction des Projets et Investissements, division Tram Nord
- Assistante juridique, STIF
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Georges-Michel Brunier, commissaire enquêteur titulaire
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

Après présentation des participants, le sujet traité au cours de cette réunion porte sur les conséquences de la lettre du 20 juin 2014 du Président du CG78.

En préalable, le STIF affirme avec force que la TGO phase 1 est "dupé" (l'arrêté de DUP a été pris par Monsieur le Préfet des Yvelines) et intangible.

L'historique de la TGO est rappelé par les principales étapes de ces trente dernières années :

- Projet d'arc tangentiel sud et Ouest de Massy à Achères : échec lié à l'importance du projet, à son coût et à la mixité des circulations voyageurs et fret sur le segment Massy – Versailles,
- Projet de réouverture de la Grande Ceinture de Versailles à St Germain GC, avorté et limité au segment Noisy-le-Roi – St Germain GC à la suite de recours contentieux,
- Segmentation du projet TGO en deux à trois phases pour des raisons d'étalement du financement.

Le STIF rappelle que le tracé retenu parmi les divers tracés étudiés est celui empruntant la voie ferrée existante sur sa plus grande partie ; le nouveau tracé urbain suggéré par le CG78 et la ville de Poissy est à l'heure actuelle insuffisamment défini et non chiffré en l'absence de toute étude approfondie : en outre l'un des points durs anticipés à ce jour est la traversée de certains quartiers denses de Poissy et en particulier l'aménagement du secteur de la gare RER et du pont de l'Europe.

La Commission d'enquête fait part de sa démarche ayant conduit à solliciter une prolongation de 11 jours de la durée de l'enquête et souligne le fait que le choix du nouveau tracé urbain à travers Poissy constituerait une modification substantielle du projet qui obligerait à reprendre la procédure d'enquête à son début, soit un retard estimé à au moins deux ans.

Le STIF se dit prêt à entreprendre immédiatement l'évaluation technique et financière de ce nouveau tracé et juge avoir besoin d'environ six mois pour mener à bien cette évaluation.

Réunion avec Monsieur Pierre Bédier, président du Conseil général des Yvelines

Elle s'est déroulée au Conseil Général des Yvelines le 22 juillet 2014, en présence de :

- M. Pierre Bédier, Président du Conseil Général des Yvelines
- M. Frédéric Alphand, Directeur des routes et des transports / CG78
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Georges-Michel Brunier, commissaire enquêteur titulaire
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

M. Bédier souligne en préambule le constat basé sur les trois faits suivants :

- L'absence dans le département d'interconnexion entre les axes Est-Ouest et Nord-Sud,
- La carence de liaison fixe de transport en commun entre le Nord et le Sud du département,
- L'écart de temporalité entre le projet EOLE décidé et en cours de finalisation des études (objectif de mise en service en 2020) et le projet LNPN, dont le tracé et les caractéristiques ne sont pas encore définis (horizon !!) .

De son point de vue, les Yvelines constituent un département central, couvrant la quasi-totalité de la façade Ouest de Paris.

En conclusion d'une discussion il y a 6 ans avec Monsieur Jean-Paul Huchon, tous s'étaient accordés sur le fait que la TGO était indispensable.

La situation de l'emploi à Achères, Poissy et Carrières sous Poissy est actuellement délicate.

Après ces préliminaires, la discussion se concentre sur la variante de tracé proposée par le Président du Conseil général des Yvelines et dénommée "insertion urbaine de Poissy" :

- Monsieur Bédier indique avoir pris connaissance de l'option incluse dans le dossier d'enquête de ne prévoir que des mesures conservatoires pour la station d'interconnexion TGO-EOLE de Chêne- Feuillu après sa réélection au Conseil général des Yvelines, quasiment au moment où l'enquête publique démarrait,
- Ce choix des maîtres d'ouvrage ne répondait pas totalement à la demande en date du 17 avril 2014 du Conseil général des Yvelines exprimée dans sa réponse en tant que PPA et indiquant que cette interconnexion devait pouvoir s'envisager avant l'horizon de la LNPN,
- Certes, le dossier d'enquête présente les résultats des études de deux variantes du tracé retenu, une "virgule" Poissy GC – Poissy RER et le tracé urbain de Poissy GC jusqu'à Achères ,
- Ce dernier avait la préférence du précédent Maire de Poissy (Monsieur Frederik Bernard), mais il était considéré par Monsieur Bédier comme non pertinent, car allongeant trop les temps de parcours et condamnant de ce fait l'extension vers le Nord de la TGO,
- Reprenant les arguments développés par le Maire actuel de Poissy, Monsieur K. Olive et son adjoint aux transports, Monsieur Bédier considère que l'insertion urbaine, rendant inutile la station de Chêne-Feuillu et ne rajoutant que deux stations, Poissy Est et Poissy RER 1, ne rallongerait pas significativement le temps de parcours, tout en permettant de desservir une zone densément peuplée,
- Il reconnaît que les points durs de cette variante sont le franchissement du carrefour de la Porte Verte au débouché du pont de l'Europe, secteur où la circulation est fréquemment saturée, et le choix du meilleur tracé à travers Poissy pour rejoindre le tracé proposé à l'enquête en direction d'Achères,
- Madame Eustache rappelle l'impact de ce changement sur l'enquête en cours et le calendrier à venir du projet, qui pourrait être retardé jusqu'à au moins deux ans selon le scénario retenu,
- Monsieur Bédier indique que le Conseil général des Yvelines est prêt à augmenter sa part de financement pour que l'étude de cette variante soit entreprise sans tarder, tout en soulignant que l'objectif final de la TGO est bien la liaison Versailles – Cergy.

En conclusion, divers sujets connexes à la TGO sont rapidement évoqués, Port Métropole Seine, le CDT Confluence, la gare Confluence, la LNPN, tous imbriqués d'une certaine manière, mais chacun avec sa logique et ses objectifs.

Réunion avec Madame Pérès, Sous-directrice à la Direction des transports, Unité Aménagement Durable, Région d'Ile-de-France

Elle s'est déroulée dans les locaux de la Région Ile de France le 17 juillet 2014, en présence de :

- Madame Pérès, Sous-directrice à la Direction des Transports de la Région Ile-de-France
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Georges-Michel Brunier, commissaire enquêteur titulaire
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

¹ - ce qui suppose qu'il n'y a plus de station TGO du côté de Poissy GC !

Madame Pérès rappelle le partenariat fort entre la Région et le Conseil Général, qui a fait l'objet d'un Contrat Particulier Région Département 2007-2013, approuvé le 17/04/2008. Ce dernier marque l'engagement financier de 200 M€, à parité entre le Conseil Régional et le Conseil Général. L'Etat intervient, quant à lui, à hauteur de 10 % dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région.

En 2008, la phase 2 a été dissociée de la première pour permettre d'avancer sur le projet. Ont ainsi été étudiées 3 options : ferrée, en trident et urbaine.

- La solution ferrée, qui a été retenue en raison de l'optimisation des investissements et de la vitesse d'exploitation.
- Le tracé en trident posait des difficultés d'exploitation et la SNCF s'y est opposé.
- Quant au tracé urbain par Poissy et Achères, il a été proposé, puis abandonné à la suite des études de faisabilité, notamment en raison de difficultés d'insertion et de l'allongement de la durée du parcours. La variante souhaitée par Monsieur Bédier dans son courrier de juin 2014, va faire l'objet de nouvelles études.

La volonté d'un maillage avec le groupe V du réseau ferré a toujours été forte. En ce sens, l'étude nouvelle sur Poissy RER est compréhensible.

La position de la Région est de rechercher le consensus : local, mais aussi départemental.

Madame Pérès précise que les études de faisabilité du prolongement vers Cergy (phase 3) sont financées (prévues au nouveau SDRIF approuvé le 27/12/2013 par l'Etat et au prochain Contrat de Plan) et seront conduites entre 2014 et 2020, ce qui permet d'envisager une mise en service à l'horizon 2025. En effet, pour la région, la Tangentielle Ouest comporte bien trois phases (vers le Nord sur Cergy, mais aussi au Sud vers Versailles Chantiers).

Réunion avec Monsieur Leblanc, Directeur de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France

Elle s'est déroulée dans les locaux de la DRIEA Ile-de-France le 24 juillet 2014, en présence de :

- Monsieur Leblanc, Directeur Régional et Interdépartemental de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête

La Tangentielle Ouest (TGO) et la Tangentielle Nord (TLN) étaient prévues, dans les années 90, pour être des infrastructures rapides et économiques car s'appuyant sur la Grande Ceinture existante. Le débat public sur les lignes nouvelles du Grand Paris a rebattu les cartes au niveau des collectivités locales. La TLN (tout comme la TGO) ont vu leur coût multiplié par 3 et les interventions et mésententes des élus locaux en retarder considérablement la réalisation.

Pour la TGO, les 2 principaux objectifs étaient les suivants :

- un temps de parcours Nord-Sud très intéressant (de Cergy à St-Quentin-en-Yvelines)
- et la décharge de la Défense.

La TGO permet également d'offrir une alternative pertinente en transports en communs au trafic routier Nord-Sud en le délestant de manière efficace... si toutefois son tracé permet une vitesse commerciale et un temps de parcours cohérent.

En effet, la configuration actuelle et à venir du réseau francilien va générer un pôle multimodal de très grande ampleur au niveau de La Défense, avec environ 400 000 voyageurs ayant La Défense pour destination et environ 650 000 y transitant.

Monsieur Leblanc exprime son inquiétude face à l'étude allant être relancée pour un tracé urbain sur Poissy qui pourrait mettre en péril la connexion Nord-Sud Cergy-Pontoise-Saint-Quentin-en-Yvelines telle qu'envisagée au départ pour la TGO. Outre le temps d'étude nécessaire allant considérablement retarder sa mise en œuvre, l'optique affichée d'optimisation de la dépense publique et de rentabilité, traduite par la rapidité d'exploitation et la réutilisation de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture, serait très probablement compromis.... Et avec elle la raison d'être de cette tangentielle.

Monsieur Leblanc est favorable au maintien de la station Chêne feuillu. Selon lui, le calendrier est lié à celui du RER E et non de la LNPN, car c'est au niveau d'EOLE que devrait se décider si une 4e voie (Mantes Nanterre) serait réalisée, c'est à dire, avant 2030.

Réunion avec Monsieur Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye

Elle s'est déroulée en mairie le 26 juin 2014, en présence de :

- Monsieur Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye ;
- Monsieur Gilbert Audurier, maire-adjoint chargé du développement économique, des transports et des services délégués ;
- Monsieur Sérazin, directeur de la voirie, des réseaux et des grands projets ;
- Madame Elodie Boehm, chargée de mission à la direction de la voirie, des réseaux et des grands projets ;
- Madame Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête ;
- Monsieur Georges-Michel Brunier, commissaire enquêteur.

M. Lamy informe la commission d'enquête que la lettre de Monsieur le Président du Conseil général demandant une modification du tracé par Poissy RER lui est parvenue ce jour même.

Il expose la position de la ville de Saint-Germain-en-Laye :

- la Tangentielle Ouest est attendue depuis de nombreuses années ; elle constitue un ensemble qui doit être réalisé dans sa totalité ;
- il est très favorable à la technologie du tram train, qu'il a vu en fonctionnement ;
- la réalisation est urgente : des entreprises implantées sur la commune estiment être trop éloignées du RER, régulièrement emprunté par leurs collaborateurs ; elles envisagent de quitter Saint-Germain-en-Laye si la TGO n'est pas réalisée rapidement ;
- dans ces conditions, un nouveau retard serait une catastrophe : la mort économique de la ville.

M. Lamy exprime son inquiétude de voir supprimée la liaison Grande Ceinture - RER (la "virgule") à laquelle il se déclare très attaché, au profit de la deuxième phase modifiée.

Il s'interroge sur l'opportunité de réaliser la station Chêne-Feuillu, dont seules des mesures conservatoires sont inscrites au projet.

Il attire l'attention sur les précautions à prendre pour deux zones sensibles en forêt de Saint Germain : la traversée du golf et l'emprise de la station Chêne Feuillu.

Dans le cadre de l'enquête, la ville fera parvenir une lettre à la Présidente de la commission. (Lettre du 11 juillet 2014 annexée au registre de Saint-Germain-en-Laye ; copies au Président de la Région Ile-de-France, au Président du Conseil général des Yvelines et aux maires d'Achères et de Poissy).

Réunion avec Monsieur Olive, maire de Poissy

Elle s'est déroulée en mairie le 23 juillet 2014, en présence de :

- M. Karl Olive, Maire de Poissy,
- M. Patrick Meunier, Maire adjoint, délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets,
- M. Boudon, responsable des services techniques,
- Mme Pau, chargée du suivi de l'enquête publique TGO2,
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

Le débat porte sur la question du tracé et de la variante introduite par la lettre de Monsieur Bédier, dont le Maire soutient l'initiative en arguant que les décisions concernant le projet de RER EOLE n'étaient pas connues au moment où le Conseil général des Yvelines avait approuvé la version soumise à l'enquête publique ; il parle de 2 stations : Poissy RER A et Saint Exupéry, les options restant ouvertes quant au tracé au-delà vers Achères. Il donne pour conclure la parole à son adjoint, Monsieur P. Meunier, qui suit depuis plusieurs années ce projet et ses divers tracés.

Son avis, qui sera confirmé dans un courrier en cours de finalisation qui sera déposé dans les prochains jours (et devant figurer sur le registre d'enquête) est globalement le suivant :

- La desserte Est-Ouest vers l'OIN Seine-Aval par les lignes RER A, Transilien J (ligne SNCF St Lazare-Mantes) et futur EOLE doit être interconnectée de manière commode à un barreau Nord-Sud dans l'axe Cergy – St Germain – St Cyr correspondant à la TGO ;
- Si cette interconnexion, idéalement placée à Achères-Chêne-Feuillu, ne se fait pas là, il faut qu'elle se fasse à Poissy RER A, où il faut donc faire passer la TGO ; pour lui le fait que la gare d'Achères-Chêne-Feuillu soit hypothétique, car liée à la LNPN, n'est pas une bonne solution ;
- Il insiste sur le fait que la variante 1 correspondant à l'implantation de la station d'Achères-Chêne-Feuillu sur le pont au niveau du croisement au dessus des lignes RER A et Transilien J entre Poissy et Achères-Grand-Cormier 2 est la seule solution viable pour une interconnexion rapide et aisée entre les deux axes de trafic Est-Ouest et Nord-Sud ;
- Outre cette interconnexion, il considère que le maillage intéressant de la TGO avec les autres lignes se situe aux extrémités : Cergy et St Cyr et nullement aux points intermédiaires : St-Germain RER et St-Nom-la-Bretèche ;
- Il souligne l'inutilité du maintien de la station d'Achères-Grand-Cormier qui n'est utilisée que par les agents SNCF allant prendre leur service à la gare de triage et aux ateliers proches;
- L'emplacement de la nouvelle station Poissy GC à proximité de l'ancienne lui paraît peu judicieux pour des raisons de stationnement et d'accessibilité : il proposera de la localiser de l'autre côté du pont au-dessus de l'avenue de Versailles au débouché de la forêt en venant de St-Germain GC.
- Il souligne l'importance de la prise en compte de l'avis du Conseil général des Yvelines et laisse entendre implicitement des menaces potentielles sur le financement de la phase 1 s'il n'y a pas d'accord avec la proposition de Monsieur Bédier pour la phase 2.

² - Voir la figure n° 64 en page 95 de la pièce A du dossier d'enquête.

- Il conclut en estimant que l'aménagement près de la station St-Germain GC des abords du carrefour très fréquenté de la RN 184 et de la D 190, deux axes à forte circulation, n'est pas satisfaisant, compte tenu du projet de pont-rail de l'accès au projet d'urbanisation "Lisière Pereire" qui débouchera à proximité du carrefour existant et du franchissement à niveau de ces deux routes précitées par la virgule de la TGO1 vers St Germain RER A.

Réunion avec Monsieur Honoré, maire d'Achères

Elle s'est déroulée en mairie le 23 juillet 2014, en présence de :

- M. Marc Honoré, Maire d'Achères,
- M. J. Boudier, Directeur général des services de la Mairie d'Achères
- Marie-Claire Eustache, Présidente de la commission d'enquête
- Philippe Guidée, commissaire enquêteur titulaire

Les représentants de la commission d'enquête, ont confirmé la proposition du Conseil général des Yvelines et de la ville de Poissy de privilégier une insertion urbaine entre approximativement Poissy GC et Achères-Chêne-Feuillu, via Poissy RER et St Exupéry, reprenant ensuite le tracé proposé à l'enquête jusqu'à Achères-Ville.

Monsieur Boudier nous a montré le projet de contribution de la Mairie d'Achères à l'enquête publique et nous en a détaillé les principaux points :

- en premier lieu, la municipalité approuve le projet de TGO dans sa phase 2 et demande avec insistance la réalisation de la liaison Achères-St-Cyr dans le calendrier proposé pour les phases 1 et 2 et avec le tracé proposé ;
- elle considère la proposition faite par le Conseil général des Yvelines comme un sujet concernant exclusivement Poissy, qui peut faire l'objet d'une étude de faisabilité technique et financière parallèlement à la réalisation de la TGO2 dans la configuration soumise à l'enquête; celle-ci ne doit pour aucune raison être retardée ; Monsieur Boudier estime pour sa part que, compte tenu des procédures d'expropriation que provoquerait la réalisation de l'insertion urbaine dans Poissy, ce n'est pas deux ans de retard, mais au moins cinq que subirait la phase 2 de la TGO, ce qui est à ses yeux inacceptable ;
- l'intérêt de la TGO est renforcé par des temps de parcours suffisamment réduits pour rejoindre les points d'interconnexion de la ligne ; à ce titre Achères veillera à ce que l'insertion urbaine dans Poissy, si elle est réalisée dans un second temps, ne pénalise pas les usagers de la partie septentrionale de la ligne ;
- enfin Messieurs Honoré et Boudier soulignent la particularité de leur ville d'être impactée, ainsi que la lisière sud du Val-d'Oise par plusieurs gros projets d'aménagement : Port Métropole Seine, Gare Confluence, LNPN dans l'une de ses variantes ; le projet qui, à leurs yeux, serait le plus directement et le plus rapidement concerné par la TGO, est celui du pont reliant Achères à la boucle de Chanteloup : ce pont décidé et financé par le Conseil général des Yvelines pour désengorger le pont de l'Europe entre Poissy et Carrières-sous-Poissy, dont la mise en service est prévue en 2018, ferait de la gare d'Achères-Ville une gare de rabattement du trafic routier depuis la boucle et nécessiterait, compte tenu de la saturation du RER A, un renforcement concomitant des infrastructures de transport et de stationnement.

Messieurs Honoré et Boudier insistent par ailleurs sur l'importance d'une extension rapide de la TGO vers le nord et la frange méridionale du Val-d'Oise pour les projets concernant Poissy . Ils s'interrogent sur l'opportunité de la "virgule", qui rendra un service limité aux usagers du nord de St-Germain-en-Laye et dont la municipalité d'Achères juge le coût estimé – 75 M€ - exorbitant et pouvant être mieux utilisé pour d'autres parties du projet.

Visites des lieux

Une visite du futur tracé a été organisée le 22 mai 2014 par la maîtrise d'ouvrage pour permettre à la commission d'enquête d'appréhender le projet dans ses particularités spatiales et environnementales.

Arrêté Préfectoral

Arrêté préfectoral du 15 mai 2014, prescrivant l'enquête publique unique en vue de la réalisation de la phase 2 du projet de Tangentielle Ouest Saint-Germain Grande Ceinture / Achères-Ville RER, portant sur :

- la déclaration d'utilité publique,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères,
- et le défrichement.

(Cf. annexe n°2).

Durée initiale de l'enquête unique

Selon l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014, elle devait se dérouler du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014, durant **30 jours consécutifs**.

Prolongation de la durée de l'enquête unique

Une prolongation de 11 jours a été sollicitée auprès Monsieur le Préfet des Yvelines en date du 27 juin 2014, suite à la réception du courrier de Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines demandant de réétudier une solution alternative au tracé ferroviaire pour privilégier un tracé urbain sur Poissy. L'enquête s'est ainsi achevée le 26 juillet 2014, pour une durée globale de **41 jours consécutifs**.

Un arrêté portant prolongation d'enquête a été pris le 30 juin 2014 par Monsieur le Préfet des Yvelines (Cf. annexes n°3 et 4).

Réception du public

Mise à disposition des pièces des dossiers et des registres d'enquête dans le centre administratif de Saint-Germain-en-Laye, et les mairies de Poissy et Achères aux jours et heures habituelles d'ouverture des bureaux.

Permanences de la commission d'enquête

Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014:

- centre administratif de Saint-Germain-en-Laye :
 - jeudi 26 juin 2014 de 14h à 17h
 - samedi 5 juillet 2014 de 9h à 12h
 - mardi 15 juillet 2014 de 9h à 12h

- mairie de Poissy :
 - samedi 28 juin 2014 de 9h à 12h
 - mercredi 9 juillet 2014 de 9h à 12h
 - mardi 15 juillet 2014 de 14h45 à 17h45

- mairie d'Achères :
 - lundi 23 juin 2014 de 9h à 12h
 - mardi 1^{er} juillet 2014 de 14h45 à 17h45
 - samedi 12 juillet 2014 de 9h15 à 12h15

Conformément à l'arrêté préfectoral du 30 juin 2014, 3 nouvelles permanences ont été réalisées dans chacune des communes concernées, soit :

- centre administratif de Saint-Germain-en-Laye :
 - samedi 19 juillet 2014, de 9h à 12h

- mairie de Poissy :
 - samedi 26 juillet 2014, de 9h à 12h

- mairie d'Achères :
 - vendredi 25 juillet 2014, de 14h à 17h

Soit un total de 12 permanences dans le cadre de cette enquête unique prolongée.

PUBLICITE DE L'ENQUETE UNIQUE

Mesures de publicité officielle légale

La publicité légale a été effectuée du 01/06/2014 au 28/07/2014 inclus. L'avis a été publié par voie d'affiches dans les mairies de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères aux lieux habituels d'affichage administratif.

Publilégal a également réalisé l'affichage en 68 autres points le long du futur trajet du projet.

Publilégal a ainsi été mettre en place les affiches sous contrôle d'huissier le 23 mai 2014, effectué des contrôles les 10/06/2014 et les 10 juillet, a procédé à un contrôle final avec huissier et à la dépose des affiches le 28/07/2014.

La prolongation de l'enquête publique a fait l'objet d'un affichage l'ensemble des lieux d'affichage de l'avis initial de l'enquête publique (constaté par huissier le 10 juillet 2014).

Fermetures exceptionnelles des mairies d'Achères les samedis 19 et 26 juillet 2014 et de Saint-Germain-en-Laye le samedi 26 juillet 2014 :

Une affiche a été mise en place afin de permettre à toute personne souhaitant contribuer à l'enquête publique TGO phase 2 d'être informée des modalités d'accès aux registres d'enquête les samedi 19 et 26 juillet 2014. L'affiche redirige vers les mairies de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye. Elle a été apposée dans les trois lieux d'enquête le 17 juillet 2014 :

- Achères : Panneau et accueil du service Urbanisme, panneau et porte de l'hôtel de ville, panneaux administratifs situés sur le territoire de la commune ;
- Poissy : Hôtel de ville de Poissy ;
- Saint-Germain-en-Laye : Centre Administratif de Saint-Germain-en-Laye et Hôtel de Ville de Saint-Germain-en-Laye.

En collaboration avec la mairie de Saint-Germain-en-Laye et la Préfecture des Yvelines, il a été décidé d'ouvrir l'Hôtel de Ville de Saint-Germain-en-Laye afin de permettre au public de s'exprimer le dernier jour de l'enquête. Un nouvel affichage spécifique a été élaboré afin d'informer le public de la fermeture du lieu d'enquête situé à Achères et du déplacement du lieu d'enquête situé au Centre administratif vers l'Hôtel de Ville de Saint-Germain-en-Laye, exceptionnellement, le 26 juillet 2014.

L'affichage concerné a été mis en place aux lieux suivants le mercredi 23 juillet 2014 :

- Saint-Germain-en-Laye : Centre administratif et Hôtel de Ville de Saint-Germain-en-Laye ;
- Achères : Panneau et accueil du service Urbanisme, panneau et porte de l'hôtel de ville, panneaux administratifs situés sur le territoire de la commune ;
- Poissy : Hôtel de Ville de Poissy.

Certificats d'affichage joints. Procès verbaux de constat d'huissier joints (Cf. annexes 5).

Parutions légales dans les journaux

L'insertion dans les journaux a donné lieu aux parutions suivantes :

- Le Parisien des 21 mai et 18 juin 2014
- Le Courrier des Yvelines des 21 mai et 18 juin 2014

Une insertion complémentaire dans ces deux journaux a été réalisée le 09 juillet 2014 pour informer le public de la prolongation de l'enquête jusqu'au 26 juillet 2014.
(Cf. annexes 6 et 7).

Mesures de publicité complémentaires

D'importantes mesures de publicité complémentaires ont été mises en oeuvre, permettant ainsi une diffusion de supports grand public :

- Dépliant : 8 500 exemplaires tractés dans les gares du territoire le 16/06/2014 ; 3 450 exemplaires déposés dans les communes et CSO Veolia Transdev (bus) ; 800 exemplaires répartis chez les financeurs (CG78, RIF, DRIEA).
- plaquette 8 pages : 51 900 exemplaires boîtés dans les communes de la phase 2 (toutes boîtes) les 13 et 14/06/2014 ; 1 950 exemplaires déposés dans les communes ; 900 exemplaires répartis chez les financeurs (CG78, RIF, DRIEA).
- panneaux totems en mairies, permettant la mise à disposition des deux documents cités ci-dessus. 4 panneaux présents dans les mairies d'Achères, de Saint-Germain-en-Laye et de Poissy, ainsi qu'au STIF.
- mise à jour du site Internet et diffusion d'un 'kit de communication' en version numérique, aux partenaires et communes du tracé afin de les inciter à relayer l'information sur leurs propres supports print et web ;
- notice sommaire et résumé du dossier d'enquête, joints à celui-ci sur les lieux de l'enquête publique, réalisés à la demande de la commission d'enquête. Notices et résumé sommaire du dossier d'enquête : 2 exemplaires de chaque prévus pour chaque mairie, soit 6 au total. Un réassort a été fait lorsque nécessaire.
- Affiches : 147 affiches A4 ; 192 affiches A3 ; 1 affiche 62*100 (format souhaité par le service commercial de la RATP), transmise aux communes phase 2 ainsi qu'au réseau bus.

Prolongation de l'enquête publique unique : les supports grand public ne pouvant être repris dans leur intégralité, des stickers ont été apposés sur les panneaux totems et affiches en mairies. Le site internet a relayé cette information ; les partenaires et communes du tracé ont également été incités à informer par leurs médias le public de cette prolongation d'enquête.
(Cf. annexes 8).

DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Registres d'enquête

Un total de 10 registres d'enquête (5 à Saint-Germain-en-Laye, 3 à Poissy et 2 à Achères) ont été utilisés pour les 3 lieux d'enquête. Ils comportaient chacun 24 feuillets, numérotés de 1 à 24, paraphés par un membre de la commission d'enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

Clôture de l'enquête unique

L'enquête a été clôturée le samedi 26 juillet 2014 : mention de clôture jointe aux registres.

Observations du public

- **64 observations** étaient portées sur les registres en mairie de Saint-Germain-en-Laye
- **38 observations** étaient portées sur les registres en mairie de Poissy
- **21 observations** étaient portées sur les registres en mairie d'Achères

Toutefois, deux observations identiques du même auteur ayant été portées dans deux registres différents, elles n'ont été comptées qu'une seule fois, ce qui conduit à un total de **121 observations** décomptées.

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la clôture de l'enquête et remis aux maîtres d'ouvrage le 6 août 2014. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du dépouillement exhaustif des 121 observations et courriers déposés pendant l'enquête publique.

(Cf. annexes 9 et 10).

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et ses compléments

Les maîtres d'ouvrage ont rédigé puis communiqué le 16 septembre 2014 un mémoire en réponse aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête.

Un complément d'information a été sollicité auprès de la maîtrise d'ouvrage lors de la remise du mémoire en réponse et transmis à la commission d'enquête le 24 septembre 2014.

Cf. annexes 11 et 12)

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La commission d'enquête a ainsi adressé, conformément au 5^e alinéa de l'article R.123-19 du Code de l'environnement, une demande motivée de report de ce délai à Monsieur le Préfet des Yvelines autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Monsieur le Président du tribunal administratif de Versailles. Monsieur le Préfet des Yvelines a répondu favorablement à cette requête. Cf. annexes 13 et 14).

Conclusions du déroulement de l'enquête unique

L'enquête s'est déroulée sans incident notable et dans des conditions globalement satisfaisantes, les soucis de mise à disposition décalée des panneaux et dépliants demandés par la commission et de prolongation s'étant rapidement solutionnés, comme le relai d'information concernant la prolongation de l'enquête unique et la fermeture de deux lieux d'enquête le dernier samedi matin de la prolongation.

L'affluence a été importante, plus spécifiquement les samedis matins et modérée les autres jours. Plusieurs associations ont procédé activement à l'examen du dossier.

CHAPITRE 3

ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS

EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Avis de l'autorité environnementale

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale, ci-après désignée l'Ae, ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par la maîtrise d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Cet avis se présente sous la forme d'une synthèse exposant les principales recommandations adressées par l'Ae à la maîtrise d'ouvrage et d'un avis détaillé reprenant successivement le contexte du projet, ses enjeux environnementaux et l'analyse de l'étude d'impact.

A cet avis qui figure dans la pièce G du dossier d'enquête et aux 24 recommandations qu'il exprime, les maîtres d'ouvrage associés, ci-après désignés MOA, ont répondu par un mémoire détaillé inséré dans cette même pièce G, dont le public a pu ainsi avoir connaissance dans le cadre de l'enquête.

La commission d'enquête a ensuite exprimé ses commentaires sur les contenus de l'avis de l'Ae et du mémoire en réponse des MOA ; ces trois étapes, qui contribuent à l'élaboration du rapport d'enquête et des conclusions motivées, sont exposées, recommandation par recommandation, dans ce chapitre.

Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale

Après une courte présentation des grandes lignes de la phase 2 de la TGO, cette synthèse de l'avis rendu par l'Ae souligne les 3 principaux enjeux environnementaux du projet et indique ensuite les huit recommandations principales suivantes adressées à la maîtrise d'ouvrage :

1. exposer autant que possible la forme que le prolongement de la TGO jusqu'à Cergy pourrait avoir,
2. préciser le projet prévu en mesures conservatoires de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu en lien avec le RER A et les raisons techniques pour proposer de telles mesures,
3. fournir une appréciation des impacts d'un éventuel prolongement ultérieur de la TGO vers Cergy et d'une éventuelle réalisation ultérieure de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu,
4. revoir la partie de l'étude d'impact portant à Achères-Ville sur l'implantation de la station terminus et sur la mise à double sens de l'avenue de Conflans,
5. mettre à jour l'étude d'impact en matière de continuités,
6. réexaminer le dispositif proposé pour les clôtures et les franchissements des voies,
7. préciser si le dossier des maîtres d'ouvrage vaut demande d'autorisation de défrichement, puis, indépendamment de la réponse à cette première question, y faire figurer les éléments permettant d'apprécier la consistance de la compensation,
8. évaluer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre associées à la phase de travaux.

En conclusion de sa synthèse, l'Ae indique que d'autres recommandations plus ponctuelles sont par ailleurs formulées dans l'avis détaillé. Un total de 24 recommandations a été recensé, auxquelles les maîtres d'ouvrage ont répondu dans leur mémoire.

1ère partie - Contexte, présentation du projet et des enjeux environnementaux

Recommandation n° 1 - L'Ae recommande que le maître d'ouvrage :
*expose autant que possible le contenu des études en cours sur le secteur de Cergy,
indique quel processus il prévoit de mettre en place pour traduire l'inscription au SDRIF
du prolongement de la TGO, en phase 3, depuis Achères vers l'agglomération de Cergy,
indique quelle vraisemblance technique il attribue à ce prolongement, et expose les
grandes lignes des itinéraires pressentis et solutions de traversées fluviales envisageables.*

Avis de l'Ae : Contexte du projet et programme de rattachement

Après un rappel de l'historique de la Grande Ceinture et une description sommaire du projet TGO, l'Ae met l'accent sur les points suivants abordés dans le dossier, qui sont la fréquentation prévue, le phasage et le financement, enfin le prolongement ultérieur vers Cergy,

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Prolongement à Cergy

Dans sa réponse, le STIF distingue nettement les objectifs des deux études actuellement en cours à Cergy-Pontoise, même si elles sont complémentaires :

- l'étude sectorielle de Cergy-Pontoise vise à vérifier le potentiel de développement de lignes de Tzen ou de TCSP en vue de répondre à des besoins locaux de desserte fine,
- l'étude sur le prolongement de la TGO à Cergy vise à vérifier l'opportunité de compléter la desserte de rocade rapide de l'Ouest de l'Île de France, en correspondance avec les réseaux lourds de transports collectifs en lien avec Paris.
- **Etude sectorielle de Cergy-Pontoise** : le STIF a piloté en 2012 et 2013 une étude de la desserte en TCSP de l'agglomération de Cergy-Pontoise ; cette étude sectorielle de planification sans caractère programmatif pour les projets préconisés, a conclu début 2014 à l'utilité à terme d'une liaison TCSP structurante et à l'intérêt de réaliser d'autres aménagements ciblés.
- **Les objectifs visés dans les documents de planification** : le programme du Nouveau Grand Paris de mars 2013 vise une mise en service du prolongement de la TGO vers Cergy d'ici 2025 et la signature en juillet 2013 d'un protocole Etat-Région prévoit une conduite des études sur la période 2013 – 2017.
- **Faisabilité technique et solutions pressenties du prolongement** : trois des huit scénarii identifiés au départ par les études d'opportunité lancées par le STIF ont été privilégiés par le maître d'ouvrage et les acteurs concernés, mais diverses contraintes techniques, les interactions avec d'autres et le contexte politique local n'ont pas permis d'arrêter un tracé précis pour permettre l'approfondissement des études. De ce fait le STIF a concentré ses efforts sur les phases 1 et 2 de la TGO tout en prenant en compte l'objectif de faciliter dans le cadre de la phase 2 de la TGO ce prolongement ultérieur.

Le maître d'ouvrage conclue que, d'un point de vue juridique, ce prolongement ne constitue pas un programme avec le projet de TGO phase 2, car il ne peut être assimilé à une unité fonctionnelle.

Commentaires de la commission d'enquête : Prolongement de la TGO au-delà d'Achères-Ville

La commission d'enquête note l'opinion des MOA que le prolongement au-delà d'Achères de la TGO ne constitue pas un programme avec la phase 2 de la TGO et souligne toutefois :

- l'attente très forte exprimée par le public, les acteurs économiques locaux et les collectivités territoriales du Val d'Oise limitrophe et la volonté affichée de réduire le délai de réalisation,
- le choix fait de la localisation de la station TGO d'Achères-Ville à l'Est de la gare existante dans le but de faciliter le jour venu ce prolongement,
- que la réponse des MOA mentionne que trois scénarii ont été privilégiés à l'issue des premières études, mais qu'aucune information n'a été fournie à la commission sur ce point.

Bien que ce prolongement doive s'insérer dans un espace géographique très contraint dans lequel s'accumulent de multiples projets plus ou moins avancés, la commission estime donc que la réponse faite à l'avis de l'Ae aurait pu être plus détaillée, ne prend pas en considération les trois questions posées par l'Ae et n'est donc pas en l'état satisfaisante.

Recommandation n° 2 - L'Ae recommande :

Pour compléter son dossier quant aux raisons des choix effectués, que le maître d'ouvrage y fasse figurer une étude de la faisabilité de la connexion entre TGO et RER E, fondée sur le schéma de desserte prévu à l'avenir pour le RER E et non uniquement sur celui qui prévaut aujourd'hui pour les trains de la ligne J,

qu'il précise son projet, en indiquant si, à l'horizon de la mise en service de la LNPN, il est prévu ou non que le RER A marque, en plus du RER E, des arrêts à la gare d'Achères-Chêne-Feuillu, et qu'il indique les raisons de ce choix,

dans l'affirmative, qu'il explique également, au titre de l'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement, son choix de ne pas réaliser la gare d'Achères-Chêne-Feuillu dès la présente phase.

Avis de l'Ae : Présentation de la phase 2, aménagements prévus (1)

L'avis de l'Ae rappelle utilement en préambule que le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France, est en la circonstance co-maître d'ouvrage du projet avec RFF et la SNCF, maître d'ouvrage de la partie "urbaine" du tracé et coordinateur d'ensemble du projet et maître d'ouvrage délégué des études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet.

L'avis met ensuite l'accent sur quelques détails de conception du projet TGO2, tels que :

- l'existence de deux sections, RFN et "urbaine", techniquement distinctes,
- le franchissement conservé par voie unique du saut-de-mouton situé à l'entrée sud-ouest de la station projetée d'Achères-Chêne-Feuillu,
- la transition électrique localisée au nord-est de cette même station,
- le fait qu'il n'est pas prévu de créer de nouveaux parcs relais pour les automobilistes.

L'Ae développe ensuite assez largement le sujet de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu et des mesures conservatoires envisagées dans le cadre du projet TGO2 ; la correspondance visée à l'horizon LNPN apparaît être essentiellement une correspondance avec le RER E, plutôt qu'avec le RER A.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Connexion à Achères-Chêne-Feuillu

Le projet TGO vise à offrir une desserte rapide de rocade entre les principaux pôles d'activité de la Grande Ceinture et une interconnexion avec les réseaux lourds de transports collectifs en lien avec Paris (RER, Transilien). Dans cette logique la création d'un pôle d'échanges multimodal à hauteur du secteur du Chêne Feuillu a été envisagée. Les études conduites ont montré que cette station ne pourrait pas être utilisée avant la réalisation de la LNPN, qu'il était prématuré de garantir une correspondance avec le RER A et que la prise de mesures conservatoires faciliterait sa réalisation ultérieure.

Commentaires de la commission d'enquête : Connexion à Achères-Chêne-Feuillu

La commission admet la difficulté à ce jour de présager de la configuration optimale de l'interconnexion souhaitée entre la TGO et le RER E (EOLE), compte tenu à la fois de l'incertitude (programmétique) de la LNPN et de l'introduction en cours d'enquête de la variante dite d' "insertion urbaine dans Poissy". Si celle-ci se réalise, l'intérêt de la station de Chêne Feuillu est réduit à néant, sauf pour une desserte locale qui n'est pas sa raison d'être. Si tel n'est pas le cas, son sort dépend de l'horizon de la LNPN, puisqu'elle ne pourrait pas être utilisée avant que celle-ci soit mise en service.

Recommandation n° 3 – Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que le maître d'ouvrage détaille les modifications du projet ou des estimations de son coût qui ont conduit à réduire celui-ci de 135 M€ HT à 103 M€ HT, hors matériel roulant.

Avis de l’Ae : Présentation de la phase 2, aménagements prévus (2)

L'avis traite ensuite du coût du projet évalué à 103 M€ (infrastructure) et 43,2 M€ (matériel roulant et des coûts d'exploitation annuels supplémentaires liés à la phase 2 estimés à 13,2 M€ (c.e. jan.2013 HT) Or le coût initialement évalué de l'infrastructure était, avec des choix différents, de 135 M€.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Estimation des coûts

La maîtrise d'ouvrage redonne le tableau reproduit ci-dessous et fournit la liste des trois facteurs d'optimisation du coût du projet qui ont conduit à sa diminution substantielle de près de 28% :

- le choix de la localisation de la station d'Achères-Chêne-Feuillu au même niveau que les voies du groupe V (- 27 M€),
- une prise en compte limitée à une provision pour l'équipement et la réorganisation du SMR à la mise en service de la phase 2 (- 3,3 M€),
- une diminution des aléas évalués sur la base de 15% du coût des travaux (- 9,3 M€).

	CE 01/2011	CE 01/2013
DOCP	135 M€	142,6 M€
Schéma de principe		103 M€

Tableau 1 : Comparaison des coûts entre le DOCP et le Schéma de principe

Commentaires de la commission d'enquête : Optimisation de la dépense publique

L'effort d'optimisation de la dépense publique par les MOA est à souligner ; il aurait toutefois été souhaitable que les MOA fournissent le tableau décomposé en postes CERTU de la page 187 (Pièce E) du premier cahier en juxtaposition du même tableau pour le montant de 142,6 M€ affiché pour le DOCP. Ceci aurait conduit à bien appréhender l'évolution des coûts "élémentaires" en fonction de l'avancement des études et des choix opérés.

Recommandation n° 4 – 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.

Avis de l'Ae : Procédures relatives au projet (1)

Après rappel des procédures terminées et en cours pour la phase 2, l'Ae rappelle que l'autorisation au titre de la loi sur l'eau fera l'objet d'une enquête envisagée à une date ultérieure et que la phase 2 de la TGO devra probablement figurer à l'inventaire des projets d'investissement tenu par le CGI.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Autorisation de défrichement

Le maître d'ouvrage confirme qu'il souhaite que l'enquête publique porte également sur l'autorisation de défrichement au titre de l'article R.341-6 du code forestier : l'essentiel du défrichement estimé à 5,8 ha a pour origine l'insertion de la section urbaine entre Achères-Chêne-Feuillu et Achères-Ville.

Commentaires de la commission d'enquête : Enquête publique concernant le défrichement

La commission prend acte de la demande que l'enquête publique porte également sur l'autorisation de défrichement, mais rappelle qu'elle ne peut pas fonder ses conclusions sur l'enquête d'utilité publique sans des éléments plus complets pour motiver son avis sur l'enquête d'autorisation de défrichement.

2ème partie de l'avis de l'Ae : Analyse de l'étude d'impact

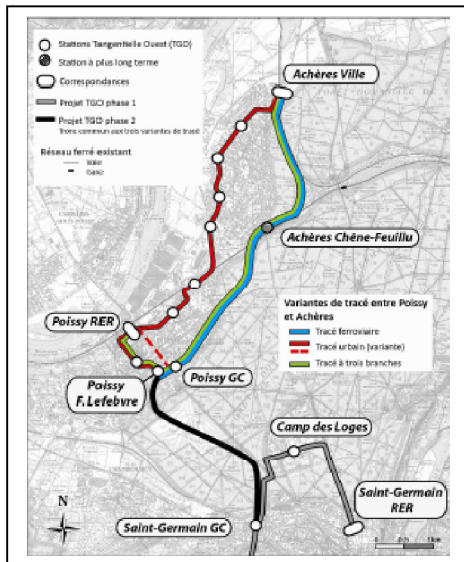
Recommandation n° 5 – Pour en faciliter la compréhension par le public, l'Ae recommande que les choix de desserte de Poissy et Achères soient expliqués de manière à rendre compte du processus qui a conduit à la solution retenue, plutôt que par analyse multicritères.

Avis de l'Ae : Recherche de variantes et choix du parti retenu (1)

Deux types de variantes ont été abordés dans l'étude d'impact :

1. les variantes de desserte de Poissy et d'Achères : selon l'Ae, les trois tracés envisagés depuis la station de Poissy GC en direction du Nord sont trop différents dans leurs caractéristiques et leurs fonctionnalités qu'ils offrent pour pouvoir être distingués par une simple analyse multicritère.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Recherche de variantes et choix du tracé retenu



Le projet TGO vise à répondre à trois objectifs généraux :

- Favoriser le développement des transports en commun au profit des échanges locaux,
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun,
- Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités.
- Ainsi des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales

sont indispensables au succès et à la rentabilité du projet.

Dans le cadre des études du Schéma de Principe, trois variantes de desserte de Poissy et d'Achères ont été étudiées entre 2008 et 2011: en tracé ferroviaire, en tracé urbain avec deux options, en trident.

La configuration géographique de ces trois variantes est donnée sur le schéma ci-contre. Il est à noter les tronçons terminaux communs des trois variantes, d'une part de St Germain GC à l'entrée sur le territoire communal de Poissy et au niveau de l'arrivée à la gare d'Achères-Ville.

Chacune de ces trois variantes apporte une réponse différente aux objectifs précités :

- une liaison rapide avec les lignes radiales du réseau (tracé ferroviaire),
- une desserte fine des communes d'Achères et de Poissy au prix de temps de parcours sensiblement plus longs (tracé urbain),
- une interconnexion avec le groupe V à Poissy, tout en conservant la desserte d'Achères par le tracé ferroviaire (tracé en trident).

La sélection séquentielle opérée par application du processus en entonnoir a successivement écarté :

- la sous-variante du tracé urbain (en tirets rouges) en raison des difficultés d'insertion urbaine,
- la variante en trident (en vert) en raison de son manque de pertinence de l'exploitation,
- la variante urbaine (en rouge) malgré l'avantage qu'elle présente à la fois pour la desserte de proximité des bassins de population et d'emploi et la correspondance en gare de Poissy RER,

C'est donc la variante ferroviaire (en bleu) qui a été retenue ; elle répond au plus près aux objectifs principaux du projet :

- une liaison rapide avec les différentes interconnexions du réseau,
- le développement des transports urbains locaux des trois communes concernées,
- les déplacements vers les pôles d'activité de l'arc de l'ouest parisien d'Achères à St Cyr.

Deux propositions alternatives de desserte ont fait l'objet d'études complémentaires afin de juger de leur opportunité : la desserte du quartier de St Exupéry à Poissy et celle de la gare d'Achères Grand Cormier. Après études, ces deux variantes ont été écartées.

Commentaires de la commission d'enquête : Recherche de variantes et choix du tracé retenu

La commission prend acte des études, qui lui semblent approfondies, des variantes de tracés et du fait qu'elles correspondent à des options discriminées pour répondre aux objectifs affichés du projet dans une optique d'optimisation de la dépense publique et de rentabilité.

Recommandation n° 6 – L'Ae recommande que le maître d'ouvrage revoie la partie de l'étude d'impact portant sur l'implantation de la station terminus d'Achères-Ville en : justifiant mieux l'analyse des variantes pour son implantation au regard du prolongement ultérieur vers Cergy, revoyant le code de couleurs utilisé par l'analyse multicritères, là où il apparaît incohérent, faisant clairement apparaître le choix de financer dans le cadre du projet la mise à double sens de l'avenue de Conflans.

Avis de l'Ae : Recherche de variantes et choix du parti retenu (2)

2. les variantes de positionnement du terminus d'Achères-Ville : L'Ae relève que le raisonnement ayant conduit à l'anticipation du prolongement ultérieur vers Cergy et à une meilleure intégration dans le projet de développement de la commune d'Achères omet le fait qu'un positionnement de la station à l'Ouest des voies n'empêche pas son déplacement côté Est au moment de la mise en œuvre de ce prolongement.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Implantation du terminus d'Achères-Ville

La solution retenue in fine par le maître d'ouvrage est l'implantation de la station TGO d'Achères-Ville à l'Est de la gare SNCF : ce positionnement doit permettre :

- une correspondance optimale avec le pôle gare, la gare routière et le parc-relais,
- d'assurer une desserte fonctionnelle et qualitative des tissus urbains existants et en développement de part et d'autre des voies ferrées,
- de tenir compte des contraintes locales.

Le critère qui a emporté la décision est celui de l'anticipation du prolongement vers Cergy ainsi que l'amélioration de la desserte du quartier nord-est et de la ZAC Petite Arche

Cette option entraîne l'élargissement du pont-rail de l'avenue de Conflans.

Commentaires de la commission d'enquête : Implantation du terminus d'Achères-Ville

La commission estime que le choix fait de placer la station TGO à l'Est de la gare est celui qui préserve le mieux l'avenir et approuve ce choix malgré le surcoût qu'il représente et les questions qu'il amène à se poser, qui concernent l'intérêt réel de la mise à double sens sous le pont-rail de l'avenue de Conflans, les modes actifs de déplacement (piétons et cyclistes à proximité de la gare), l'espace contraint entre la gare SNCF et l'immeuble lui faisant face à l'Est, enfin le tracé retenu in fine entre Achères et la Seine pour le prolongement au-delà d'Achères.

Recommandation n° 7 – L'Ae recommande, 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.

Avis de l'Ae : L'Ae relève ensuite quelques points spécifiques relatifs au terminus de la TGO à Achères et à son accessibilité, à savoir le passage à travers la gare SNCF sans titre de transport, la circulation des cyclistes vers et à proximité de la gare et la mise à double sens de l'avenue de Conflans.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Circulations piétonnes au terminus d'Achères-Ville

La particularité de la gare SNCF d'Achères-Ville est d'avoir un passage traversant inférieur n'ayant qu'un rôle d'accès aux quais, qui n'est donc accessible qu'aux personnes disposant d'un titre de transport en cours de validité. A l'Ouest se trouve la gare routière et à l'Est l'accès au parc-relais et ultérieurement à la TGO. Le maître d'ouvrage maintient sa position de ne pas accorder le passage sous la gare aux non-usagers des trains ou de la TGO.

Commentaires de la commission d'enquête : Circulations piétonnes au terminus d'Achères-Ville

La commission considère que plusieurs raisons militent en faveur d'un aménagement du passage existant à travers la gare au niveau de la voirie urbaine :

- faciliter les transits d'inter modalité,
- ne pas faire courir des risques excessifs aux piétons, poussettes d'enfant et PMR,
- améliorer l'attractivité de la TGO en facilitant son accessibilité.

Recommandation n° 8 – L'Ae recommande que les aménagements prévus respectent l'article L.228-2 du code de l'environnement, en matière d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines rénovées.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Itinéraires cyclables sur voies urbaines rénovées

La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'obligation fixée par l'article L.228-2 du code de l'environnement de prévoir des itinéraires cyclables ne concerne dans le cas du projet TGO2 que le réaménagement des sections de voiries concernées de l'avenue de Conflans à Achères. Mentionnant les secteurs existants de pistes cyclables, l'absence à ce jour de projet de développement du réseau cyclable d'Achères et les projets du CG78 le long de la RD30, elle propose d'instituer une zone 30 à proximité de la gare.

Commentaires de la commission d'enquête : Itinéraires cyclables sur voies urbaines rénovées

La solution proposée consiste à traiter le problème des itinéraires cyclables par la mise en place de zones 30 sur l'avenue de Conflans et la mise en double sens de cette voie à proximité de la station TGO engendrant un afflux de circulation incompatible avec le principe des circulations apaisées. On ne peut pas affirmer d'un côté le principe de favoriser l'accès aux gares par les modes actifs, qu'ils

soient piétons ou cyclistes et accorder de l'autre des possibilités accrues d'accès à ces mêmes gares aux voitures particulières.

La commission d'enquête estime que ce point devra être revu en concertation avec la ville d'Achères

Recommandation n° 9 – L'Ae recommande que les impacts de la mise à double sens de l'avenue de Conflans soient étudiés, notamment sur les flux de véhicules circulant dans Achères.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Impact de la mise à double sens de l'avenue de Conflans

L'étude de circulation du secteur de la gare a pris en compte la situation actuelle des circulations dans ce secteur, l'évolution prévisionnelle du trafic au regard des projets urbains connus à ce jour, l'analyse des conditions nouvelles de circulation créées par la station TGO à l'Est de la gare.

Deux solutions viables ont été définies pour le carrefour Mail de la Gare/ Avenue de Conflans ; le choix concerté avec la ville d'Achères a porté sur l'aménagement en giratoire.

Commentaires de la commission d’enquête : Impact de la mise à double sens de l'avenue de Conflans

La commission a pris connaissance de l'étude de circulation et estime que la solution retenue pour l'aménagement de l'accès à la place de la gare par un giratoire n'est pas incompatible avec le maintien d'un sens unique de circulation sous le pont-rail de l'avenue de Conflans.

Avis de l’Ae : Impacts du projet en phase travaux, mesures associées

L'Ae n'émet pas de remarques particulières sur l'étude d'impact du projet lors de la phase des travaux, qui est jugée correctement construite, et sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts prévues, qui sont jugées bien présentées.

Avis de l’Ae : Impacts permanents, en phase travaux ou exploitation

1 - Continuités écologiques et de fréquentation (1)

Recommandation n° 10 – L'Ae recommande de mettre à jour l'étude d'impact présentée, en cohérence avec l'adoption du SDRIF intervenue le 27 décembre 2013.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Mise en cohérence du dossier avec le nouveau SDRIF

La maîtrise d'ouvrage a procédé à des modifications du dossier pour tenir compte de la mise en œuvre du nouveau SDRIF fin 2013 ; l'incidence de celui-ci porte essentiellement sur la préservation des continuités entre les diverses unités d'espaces non construits et leurs accès aux hommes. Le projet TGO2 intercepte une liaison caractérisée par plusieurs types de continuités et permettant de relier au Sud les forêts de Marly et Saint-Germain, qu'il est nécessaire de préserver par les mesures suivantes

qui seront approfondies au cours des études d'avant-projet et qui feront l'objet d'une évaluation ultérieure :

- mise en place de clôtures perméables à la petite faune de part et d'autre de la traversée du golf,
- aménagement des deux passages supérieurs de part et d'autre de la traversée du golf en passages mixtes permettant la traversée de la grande faune,
- suivi écologique de ces mesures en phase d'exploitation de la TGO pour en vérifier l'efficacité,
- ajustement éventuel des mesures en lien avec l'ONF en fonction des résultats observés.

Commentaires de la commission d'enquête : Mise en cohérence du dossier avec le nouveau SDRIF

La commission prend acte de la prise en compte du SDRIF 2013 avec l'introduction de modifications dans le dossier d'enquête et en particulier dans l'étude d'impact. Elle note le réaménagement des ponts de part et d'autre du golf en passages mixtes, mais considère que leur élargissement ne doit répondre qu'aux impératifs de sécurité de la TGO.

1 - Continuités écologiques et de fréquentation (2)

Dans son avis, l'Ae développe longuement les spécificités de l'aire d'étude et du tracé de la TGO2 quant aux continuités écologiques et note la fréquentation humaine du site naturel dans lequel s'insérera le projet. Ceci la conduit à émettre les deux recommandations n° 11 et n° 12 suivantes :

Recommandation n° 11 – 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.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Continuités écologiques et de fréquentation : franchissements actuels

Bien que des mesures de réduction et d'accompagnement des impacts du projet sur les continuités écologiques aient déjà été prises en compte dans le projet TGO2, la maîtrise d'ouvrage propose de compléter l'état des lieux par un inventaire complémentaire sur les franchissements actuels par le public et la faune sauvage de l'ensemble du tracé du projet TGO2.

Commentaires de la commission d'enquête : Continuités écologiques et de fréquentation : franchissements actuels

La commission prend acte de la décision de la maîtrise d'œuvre de compléter les mesures déjà prises pour préserver la continuité écologique par un inventaire des franchissements actuels, tant par le public que par la faune, et de l'utiliser pour ajuster et/ou compléter ces mesures.

Recommandation n° 12 – 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.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Dispositif de clôture et de franchissement des voies

Le dispositif de clôtures le long des voies du projet TGO2 vise à concilier les impératifs liés à l'exploitation de la ligne (fréquence de passage des trains et vitesse maximale atteinte), à la sécurité des voyageurs et du public pouvant traverser les voies, à la préservation, voire l'amélioration des fonctionnalités existantes de part et d'autre des voies de la TGO, et à l'écologie, via la préservation des milieux naturels et des continuités écologiques.

Sur la section RFN, le résultat de ces diverses actions sera de donner aux piétons et cyclistes 15 points de franchissement entre St-Germain GC et Achères-Ville, y compris en station TGO. Sur la section urbaine, la plateforme correspondante sera implantée au plus près des voies ferrées existantes, dont il est prévu de les séparer par une clôture basse et continue jusqu'à l'entrée de la zone urbaine d'Achères.

Commentaires de la commission d'enquête : Dispositif de clôture et de franchissement des voies

La commission estime que la fonction de la clôture basse entre les infrastructures de la TGO et les voies ferrées n'est pas expliquée et son utilité n'est donc pas démontrée.

2 - Défrichage

Recommandation n° 13 – L'Ae recommande que le maître d'ouvrage, après avoir précisé si le dossier d'enquête publique vaut dossier de demande d'autorisation de défrichage, y fasse figurer les éléments permettant d'apprécier la consistance de la compensation qu'il s'engage à mettre en œuvre en matière de surfaces défrichées.

Avis de l'Ae : Défrichage

L'avis rappelle que l'essentiel du défrichage provient de la section dite "urbaine" à créer entre la gare du Chêne-Feuillu et Achères-Ville le long des emprises ferroviaires actuelles et conclue en incitant à optimiser l'utilisation d'emprises existantes permettant de réduire l'impact du défrichage.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Compensation forestière

Le maître d'ouvrage confirme son souhait que l'enquête publique porte également sur l'autorisation de défrichage au titre de l'article R.341-6 du Code Forestier. Les mesures de compensation des défrichements sont traitées depuis avril 2013 avec le concours de CDC Biodiversité.

Commentaires de la commission d'enquête : Compensation forestière

La commission rappelle ses commentaires sur la réponse faite à la recommandation n° 4 de l'Ae : elle ne peut se prononcer sur une autorisation de défrichement dans le cadre de l'enquête si les éléments demandés concernant le résultat des recherches concernant les compensations forestières ne lui sont pas fournis en temps utile.

Ces précisions lui ont été apportées par la maîtrise d'ouvrage postérieurement à la clôture de l'enquête, dans son mémoire en réponse et sa note complémentaire.

Recommandation n° 14 – L'Ae recommande que le maître d'ouvrage expose les raisons qui l'ont conduit à ne pas réduire l'impact de son projet sur la superficie forestière, entre le Chêne Feuillu et Achères-Ville, par utilisation des emprises ferroviaires du "triangle des ambassadeurs".

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Impact du projet sur la superficie forestière

La réponse à la recommandation faite par l'Ae relative à la réduction de l'impact du projet TGO sur la superficie forestière par utilisation des emprises ferroviaires du triangle des ambassadeurs se fonde sur une analyse fine de la situation, qui conclut à une saturation des circulations aux heures de pointe.

Commentaires de la commission d'enquête : Minimisation de l'impact forestier du projet

La commission estime donc que la maîtrise d'ouvrage a procédé à un examen complet des possibilités de réutilisation des emprises existantes afin que l'impact forestier du projet, compte tenu de ses objectifs et des contraintes de coût, soit minimisé et considère le choix fait comme issu du meilleur compromis possible entre les diverses données de définition du projet.

3 – 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 : Paysage

La gestion du paysage devra respecter le gabarit de sécurité permettant l'exploitation du tram-train et garantissant la sécurité ferroviaire qui est de 3 mètres par rapport à chacun des câbles d'alimentation électrique ; il sera procédé à l'élagage et la suppression des friches sur la section RFN et à la mise en place d'un ourlet forestier le long de la nouvelle infrastructure TGO. La maintenance sera assurée par la SNCF-Infra sur la section RFN et gérée par le STIF sur la section urbaine.

La prestation de mise en œuvre et de suivi des mesures compensatoires a été attribuée par le STIF à CDC Biodiversité, qui aura une mission de conseil pour l'instruction des dossiers réglementaires et une mission de mise en œuvre des mesures compensatoires.

Commentaires de la commission d'enquête : Paysage

A la lecture de ce schéma de partage des responsabilités de maintenance, il apparaît souhaitable à la commission que la mise en œuvre de ces opérations d'entretien soit simplifiée par la mise en place de conventions entre les parties concernées.

4 – Bruit (1)

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

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Bruit consécutif au doublement de la fréquence sur le tronç commun

La maîtrise d'ouvrage prend en compte la recommandation de l'Ae en modifiant le dossier d'enquête sur les points répondant à la demande de l'Ae.

Le maître d'ouvrage souligne que les impacts acoustiques générés par le doublement de la fréquence des tram-trains sur le tronç commun restent généralement en-dessous du seuil réglementaire de bruit, à l'exception des trois habitations précitées qui sont exposées à un léger dépassement du seuil. Par ailleurs il s'engagera à évaluer de nouveau ces niveaux sonores lors de la mise en service de la TGO et à apporter si nécessaire les mesures de protection appropriées.

Commentaires de la commission d'enquête : Bruit consécutif au doublement de la fréquence sur le tronç commun

La commission note que cette recommandation et la réponse faite par la maîtrise d'ouvrage la conduiraient à exprimer des commentaires sur un sujet hors de l'aire d'étude, telle qu'elle a été définie aux pages 40 à 43 de la partie 2 de la pièce A du dossier d'enquête.

4 – Bruit (2)

Recommandation n° 17 – L'Ae 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 : Ambiance sonore en forêt

L'étude de bruit annexée dans la pièce J du dossier d'enquête a été réalisée en conformité avec la législation en vigueur. Les objectifs acoustiques à ne pas dépasser s'appliquent à des bâtiments et varient en fonction de la destination de ces derniers, selon qu'il s'agit d'écoles, d'établissements de santé, de logements etc....Il n'existe aucune mention d'objectif à des espaces ouverts, publics ou

privés. Le tram-train, plus silencieux que le train, a été réalisé avec le souci de réduire les nuisances sonores.

Commentaires de la commission d'enquête : Ambiance sonore en forêt

La commission note le fait que la législation en vigueur ne fixe aucun objectif à des espaces ouverts en dehors de notions de bon sens telles que le respect de la tranquillité d'autrui, mais elle considère que le choix du tram-train pour son silence de fonctionnement aurait gagné à être étayé par la communication de données permettant la comparaison avec les trains classiques, voire les autres moyens de transport.

5 – Evaluation des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

Recommandation n° 18 – L'Ae recommande que le maître d'ouvrage justifie les valeurs des équivalences énergétiques et facteurs d'émission qu'il retient, et qu'il évalue les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre associées à la phase de travaux, incluant en particulier la production des matériaux qui seront mis en œuvre, notamment pour réaliser la voie.

Avis de l'Ae : Bilan énergétique et émissions de gaz à effet de serre

L'Ae souligne dans son avis que l'évaluation des effets du projet sur la consommation énergétique doit se faire pour la phase d'exploitation comme pour la phase de travaux et regrette que l'étude d'impact n'ait traité que la première de ces deux phases. De plus elle note des choix discutables dans les choix faits pour les calculs. En revanche les émissions de gaz à effet de serre évitées par le report modal apparaissent plus de deux fois supérieures à celles générées par l'exploitation.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Evaluation des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

L'évaluation des consommations énergétiques consiste à déterminer :

- la consommation énergétique liée à l'exploitation du tram-train,
- sa contrepartie évitée du fait du report modal de l'automobile vers le train.

Le maître d'ouvrage estime qu'il n'a obligation de fournir un bilan carbone qu'au niveau de l'ensemble de ses activités.

Commentaires de la commission d'enquête : Bilan énergétique et émissions de gaz à effet de serre

En concentrant sa réponse sur le bilan carbone, la maîtrise d'ouvrage ne répond qu'à une partie de la demande de l'Ae, puisque la présentation qu'il fait en page 608 de la partie 4 de la pièce F du dossier relative à l'étude d'impact ne concerne que la phase d'exploitation du projet.

6 – Coût collectif des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité

Voir la réponse à la recommandation n° 23 relative à l'analyse socio-économique ci-après

7 – Impacts cumulés

Recommandation n° 19 – L'Ae recommande de préciser le fonctionnement des circulations piétonnes et cyclistes entre les parties de la forêt de St Germain à l'ouest de la Lisière Pereire et à l'est de la RN 184 (parc forestier de la Charmeraie) et traversant au niveau de la lisière Pereire les voies de la TGO.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Impacts cumulés avec les projets connus

La maîtrise d'ouvrage répond que la phase 2 n'impacte pas le fonctionnement des circulations piétonnes et cyclistes dans ce secteur.

Commentaires de la commission d’enquête : Impacts cumulés avec les projets connus

La commission ne comprend pas la réponse de la maîtrise d'ouvrage qui semble nier l'existence d'un impact de la TGO2 sur la traversée des emprises ferroviaires au niveau de la station de St Germain GC.

Recommandation n° 20 – L'Ae recommande, dans la continuité de sa recommandation n°1 (cf. paragraphe 3.3.2.1), que l'étude d'impact comporte, en application de l'article R.122-5 II 12° du code de l'environnement, une appréciation des impacts d'un éventuel prolongement ultérieur de la TGO vers Cergy.

Avis de l’Ae : Appréciation des impacts du programme

Le raisonnement de l'Ae est basé sur le fait que les divers documents préparatoires et le dossier lui-même ne cachent pas l'intention de réaliser ultérieurement une phase 3 qui serait le prolongement des phases 1 et 2, de sorte que l'Ae considère l'ensemble des trois phases comme un programme dont les impacts sur l'environnement doivent autant que possible être appréciés dans le cadre de cette étude. Ce raisonnement a été étendu par l'Ae à la gare d'Achères-Chêne-Feuillu.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Impacts d'un éventuel prolongement vers Cergy

Le maître d'ouvrage conteste le raisonnement de l'Ae, la phase 2 étant à ses yeux indépendante du prolongement, dont la faisabilité technique et financière n'est pas avérée et la temporalité très éloignée.

Commentaires de la commission d’enquête : Impacts d'un éventuel prolongement vers Cergy

Les positions de l'Ae et de la maîtrise d'ouvrage sont antinomiques sur l'interprétation de la notion de programme et il est difficile de donner pour ce cas raison ou tort à l'une ou l'autre des thèses en présence.

La commission rappelle que ce sujet a déjà été évoqué dans la réponse à la recommandation n° 1 de l'Ae traitée dans cette annexe, que cette réponse mentionnait la conduite d'études d'opportunité étant

allées jusqu'à l'identification de huit scénarii possibles et que la maîtrise d'ouvrage a intégré dans le dossier de la phase 2 un choix d'implantation de la station d'Achères-Ville dans la perspective d'un prolongement de la TGO vers Cergy. Cette anticipation constitue un marqueur de la confiance que les acteurs du projet accordent à cette extension de la TGO vers le Nord et il est normal que l'Ae ait interprété ce choix comme le signe d'un programme répondant aux objectifs de la TGO.

Recommandation n° 21 – L'Ae recommande que l'étude d'impact comporte, en application de l'article R.122-5 II 12° du code de l'environnement, une appréciation des impacts d'une éventuelle réalisation ultérieure de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu, en particulier en matière de circulations qui seraient induites par l'ouverture de cette gare.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Impacts de la réalisation d'Achères-Chêne-Feuillu

La réalisation de la TGO présentant en termes d'unité fonctionnelle un intérêt pour la collectivité par elle-même, l'éventuelle réalisation de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu ne fait pas partie du programme TGO et l'analyse de ses impacts ne peut être traitée pour l'instant.

Toutefois des mesures conservatoires d'ampleur limitée, dont le coût est estimé à 0,5 M€ HT, sont proposées pour faciliter ultérieurement son implantation juxtaposée aux voies ferrées du groupe V.

Commentaires de la commission d'enquête : Impacts de la réalisation d'Achères-Chêne-Feuillu

Le caractère hypothétique de la réalisation de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu rend difficile, voire impossible la rédaction d'une étude d'impact la concernant ; en contrepartie l'inquiétude sous-jacente de l'Ae qui transparait dans son avis vient de l'impact probablement assez fort lié aux défrichements que sa réalisation entraînera (stations proprement dites, aires et voies d'accès, parcs de stationnement, routes et passages inférieurs, ...) : une évaluation, même approximative, des besoins ultérieurs de défrichement pour la réaliser aurait donc été la bienvenue et c'est sans doute ce que l'Ae attend.

Recommandation n° 22 – Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que le STIF explique les raisons du choix des valeurs du taux d'actualisation et du coût d'opportunité des fonds publics qu'il applique.

Avis de l'Ae : Evaluation socio-économique

L'avis de l'Ae développe deux points spécifiques :

- l'articulation des évaluations des phases 1 et 2 : l'Ae exprime un avis très réservé sur le crédit à apporter aux évaluations comparées des deux phases, compte tenu de la grande sensibilité des résultats aux paramètres retenus pour le calcul.
- l'évaluation de la phase 2 : l'avis n'exprime aucune remarque de fond sur l'évaluation socio-économique présentée par la maîtrise d'ouvrage et estimée claire et suffisamment détaillée, tout en restant accessible au public non connaisseur.

L'Ae exprime le souhait d'obtenir des explications sur deux calculs présentés par la maîtrise d'ouvrage et concernant les valeurs de taux d'actualisation et de coût d'opportunité des fonds publics ainsi que les externalités de congestion évitées.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage : Choix de valeurs dans l'évaluation socio-économique

La méthode d'évaluation des projets de transports en Ile de France a fait l'objet depuis 1996-1998 de travaux auxquels le STIF a participé, visant à fixer des taux réalistes applicables au calcul des seuils de rentabilité socio-économique des projets étudiés. En attendant une nouvelle mise à jour, à laquelle le STIF souhaite participer, de l'instruction ministérielle par la DGITM, il a été convenu que le STIF appliquerait la méthode en vigueur à l'intégralité des projets présentés à son Conseil, afin d'assurer la comparabilité des évaluations des projets entre elles.

Commentaires de la commission d'enquête : Choix de valeurs dans l'évaluation socio-économique

La commission constate la grande prudence avec laquelle il convient de considérer les résultats issus de ces modélisations économiques portant sur des phénomènes généralement non-linéaires ; de ce fait elle approuve la démarche du STIF de maintenir une « comparabilité » des résultats au fur et à mesure de l'évolution des méthodes utilisées pour traiter ces modèles socio-économiques.

Recommandation n° 23 – L'Ae recommande de fournir une analyse de sensibilité des résultats de l'évaluation socio-économique aux valeurs retenues pour monétariser l'externalité de congestion routière évitée.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage Sensibilité des résultats au regard du coût marginal de congestion routière

Les résultats comparés après utilisation des coefficients issus de deux sources montrent une bonne cohérence, non seulement entre les coûts marginaux, mais aussi entre les taux de rentabilité interne calculés par ces deux méthodes.

Commentaires de la commission d'enquête : Sensibilité des résultats au regard du coût marginal de congestion routière

L'incertitude quant au choix des bons coefficients à introduire dans les calculs de gains monétarisés jointe à l'hétérogénéité des voies de circulation et des niveaux de congestion des agglomérations sur lesquelles on applique ces coefficients conduit à des résultats assortis d'une fourchette importante de variation entre les extrêmes ; ces résultats doivent donc être maniés avec précaution pour ne pas conduire à des interprétations erronées.

Recommandation n° 24 – L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Avis de l'Ae : Résumé non technique

Le résumé non technique est lisible et bien illustré ; l'Ae émet en conséquence la recommandation précédente.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage : Résumé non technique

En réponse à la demande de l'Ae, le maître d'ouvrage a modifié le résumé non technique.

Commentaires de la commission d'enquête : Résumé non technique

La commission prend acte de l'insertion des modifications demandées par l'Ae dans le résumé non technique.

EXAMEN DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Avis des personnes publiques associées

A défaut de communiquer la liste des Personnes Publiques Associées, ci-après désignées PPA, le dossier présente les réponses reçues par la Préfecture des Yvelines et regroupées dans les annexes figurant dans la pièce J du dossier.

Un total de 6 réponses ont été reçues de la part de :

- la DRIEE (Unité territoriale des Yvelines)
- la DRIEA (Direction des routes d'Ile de France)
- la Direction départementale des territoires (Yvelines)
- l'Agence régionale de santé d'Ile de France (Délégation territoriale des Yvelines)
- le Conseil Général des Yvelines (Direction des routes et des transports)
- la DRIEA (Service de la Politique des Transports d'Ile de France)

Les deux premières PPA ont indiqué qu'elles n'avaient pas de remarques à formuler sur le projet du fait qu'il n'impacte pas les installations classées, les carrières et le réseau des routes nationales d'Ile de France, la RN184 en l'occurrence.

La Direction Départementale des Territoires des Yvelines pointe deux éléments concernant l'urbanisme : d'une part la prise en compte du SDRIF approuvé le 27 décembre 2013, d'autre part l'attention à porter aux servitudes d'utilité publique grevées par le projet pendant les travaux. La DDT 78 souligne aussi les écarts observés dans les surfaces de défrichement que mentionnent divers documents et qui devront être corrigés et demande que les mesures compensatoires soient finalisées avant la phase de DUP et les travaux de défrichement.

L'Agence Régionale de Santé d'Ile de France s'intéresse à l'impact du projet à la fois pendant les travaux et l'exploitation :

- sur la qualité de l'eau destinée à la consommation humaine en raison de la traversée du périmètre de protection rapprochée des forages d'Achères,
- sur les sols et quant à la gestion des sols pollués,
- sur la qualité de l'air,
- sur les niveaux sonores,
- quant à la génération en phase d'exploitation de champs électromagnétiques.

Après examen du dossier, l'ARS formule deux remarques concernant :

- la qualité de l'eau : *" Il serait judicieux de mettre en place des méthodes de traitement alternatif et moins polluantes (traitement thermique ou manuel) ou une utilisation raisonné qui est nécessaire pour réduire l'impact de l'entretien des voies (pas de traitement en période pluvieuse et venteuse) des voies , notamment dans les zones de protection de captages d'eau. Je demande au maître d'ouvrage de me fournir la nature des produits phytosanitaires utilisés, afin de mettre en place un contrôle sanitaire renforcé. "*
- les niveaux sonores : *" Je rappelle que le projet devra se référer à l'Arrêté préfectoral n° 2013 346-0003 du 11 décembre 2012 relatif à la lutte contre le bruit. "*

et conclut par un avis favorable avec prise en compte des deux remarques formulées ci-dessus.

Le Conseil Général des Yvelines, ci-après désigné le CG78, exprime pour sa part un avis favorable assorti de deux demandes d'approfondissement sur :

- le projet de gare d'Achères-Chêne-Feuillu : l'avis du CG78 rappelle que l'accord cadre préalable à la conclusion du CDT Confluence signé le 24 juin 2013 prévoit une connexion efficace de la TGO avec le RER E (EOLE), ce qu'il a toujours soutenu, et écrit en conséquence que la réalisation de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu, inscrite en mesure conservatoire dans le dossier d'enquête, doit pouvoir s'envisager avant l'horizon de la LNPN et donc être intégrée dans les études d'avant-projet,
- l'hypothèse de l'implantation d'une gare Confluence de la LNPN à Achères-Ville et sa compatibilité technique avec la gare TGO d'Achères-Ville.

Le CG78 joint à cet avis deux annexes détaillées concernant l'analyse des impacts routiers et sur les modes actifs.

Le Service de la Politique des Transports de la DRIEA d'Ile de France expose les grandes lignes du projet TGO, dont il détaille la phase 2 et énumère les ouvrages les plus importants, rappelle la demande de l'Etat de maintenir l'évolutivité de la ligne et la compatibilité de l'aménagement de la gare d'Achères-Ville avec le projet de 3^{ème} voie prévue dans un des scénarii de raccordement du Port Seine Métropole au RFN, enfin émet un avis favorable en soulignant quatre aspects du projet :

- les mesures conservatoires pour la gare d'Achères-Chêne-Feuillu pour une réalisation à l'horizon de la LNPN,
- l'implantation du terminus TGO d'Achères-Ville à l'Est de la gare SNCF permettant un éventuel prolongement vers Cergy,
- l'amélioration du maillage du réseau de transports collectifs de l'Ouest parisien,
- l'absence d'impact sur le réseau routier national (RRN) francilien.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Réponse à la Direction Départementale des Territoires des Yvelines (DDT78)

La maîtrise d'ouvrage répond aux deux sujets soulignés par la DDT78 dans les termes qui suivent :

- Urbanisme : " Le dossier d'enquête publique a été corrigé dans les pièces A, F (parties 1, 2, 4, 7 et 12) et I (parties 1, 2 et 3) du dossier pour prendre en compte la remarque " de la DDT78. " Les diverses servitudes d'utilité publique situées dans le périmètre du projet de TGO phase 2 ont été prises en compte dans sa conception, et sont compatibles avec le projet. "
- Environnement : " *Le STIF est maître d'ouvrage de la partie urbaine entre les stations Achères Chêne-Feuillu et Achères-Ville RER concernée par la procédure liée au défrichement. Le maître d'ouvrage s'engage à respecter la législation en vigueur pour ce qui concerne la procédure liée au défrichement.* "

Le STIF a corrigé les références aux articles du Code Forestier dans le dossier d'enquête et confirme que les besoins de défrichement estimés à ce jour sont de 5,8 ha et incluent 0,5 ha pour les mesures conservatoires de la station d'Achères-Chêne-Feuillu : " *ces besoins seront affinés au cours des études d'Avant-projet et complétés par un relevé précis* " effectué par un géomètre expert.

La " **nature des terrains et leur qualité écologique**, ainsi que la **définition des compensations et des mesures d'accompagnement** " seront ensuite renseignées " dans le cadre de la **demande d'autorisation de défrichement** ".

" Depuis l'été 2012 le STIF a entrepris activement la recherche de terrains pour compenser les défrichements nécessaires pour la mise en oeuvre de la TGO ". Ces recherches ont été étendues aux besoins des phases 1 et 2, " dans un souci de mutualisation des espaces à compenser." Le STIF mentionne ensuite l'accord avec un opérateur-expert unique, CDC Biodiversité, dont elle décrit le rôle et les avantages attendus de la prestation qu'il fournira. Les besoins de défrichement, recherches de compensations et résultats obtenus ont été présentés en octobre 2013 à la DRIA AF et à l'ONF, qui ont rappelé la nécessité d'appliquer des taux de compensation en fonction de la qualité, de la localisation et des caractéristiques des massifs boisés proposés.

Réponse à l'Agence Régionale de Santé (ARS) d'Ile de France

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux remarques formulées par l'ARS sont les suivantes :

- Entretien de la section urbaine [concernée par le périmètre de protection rapprochée (PPR) des forages d'Achères (zones B et C)] du tracé] : A ce stade du projet, il est prévu que la plateforme tramway soit en revêtement ballast sur la partie contigüe aux voies du RFN (RER A et ligne L) depuis le secteur d'Achères Chêne-Feuillu jusqu'à l'entrée de la zone urbaine à Achères-Ville, où le ballast se transforme ensuite en revêtement béton jusqu'au terminus. L'objectif sera de mutualiser au maximum les opérations entre le RFN et l'urbain afin d'optimiser l'entretien et la maintenance à venir de l'infrastructure de la TGO, dont on ne sait pas encore quelles seront précisément les méthodes, notamment pour le désherbage des voies, qui seront finalement privilégiées sur la plateforme urbaine. Le désherbage de ces voies sera nécessaire à la sécurité des circulations du tram-train et des personnes en garantissant la visibilité maximale du conducteur, le freinage optimal des rames, la stabilité de la voie et la fiabilité de la plateforme, la minimisation des risques d'incendie et l'accès du personnel de maintenance et de secours.

Les contraintes suivantes sont à prendre en compte :

- la difficulté de l'accès latéral aux voies,
- la réduction des plages d'intervention due à la circulation en continu des tram-trains,
- l'impossibilité technique d'utilisation d'une voie unique.

Les méthodes alternatives de désherbage des voies, qu'elles soient manuelle, mécanique ou thermique (infrarouge, flambage, vapeur d'eau, eau chaude) sont, soit coûteuses, soit peu efficaces, soit sans retour d'expérience concluant, de sorte que la seule méthode valable est l'utilisation de produits désherbants, moyennant l'observation de mesures de sauvegarde, telles que l'absence de désherbage en cas de périodes pluvieuses et venteuses et la modération des dosages de produits utilisés, dont la nature sera indiquée à l'ARS.

L'ensemble des mesures prévues par le projet TGO visant à préserver l'eau et les milieux aquatiques seront présentés dans le cadre du dossier soumis à l'enquête "Loi sur l'Eau" à venir de la TGO phase 2.

- Niveaux sonores : " *Les références à l'Arrêté préfectoral n°2013 346-0003 du 11 décembre 2012 relatif à la lutte contre le bruit ont été rajoutées dans les Pièces A (p32) et F (partie 3 p249) du dossier d'enquête publique pour tenir compte de la remarque de l'ARS.*"

Réponse au Conseil Général des Yvelines (CG78)

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux deux remarques principales et aux deux analyses exposées par le CG78 sont les suivantes :

- Interconnexion TGO/Eole à Achères-Chêne-Feuillu : la maîtrise d'ouvrage reprend les développements apportés au traitement de ce sujet dans le dossier d'enquête et concluant à l'existence actuellement de contraintes liées à la saturation du réseau du groupe V, qui sera amplifiée par la mise en service du RER E (EOLE) sans possibilité de solution, aussi longtemps qu'un allègement des circulations grâce au transfert des trains "normands" sur la future LNPN ne sera pas obtenu, la solution parfois évoquée de ralentir les trains "normands" étant considérée comme un pis-aller.

" Ainsi, comme il l'a été indiqué en décembre 2010 lors du Débat Public du projet EOLE, vu les conséquences extrêmement importantes sur l'exploitation d'EOLE 2022 ainsi que sur les TER et Interdites, la réalisation de l'arrêt d'Achères-Chêne-Feuillu sur le groupe V n'est pas envisageable avant la réalisation de la section francilienne de LNPN entre Paris et Mantes.

En attendant, l'opportunité d'approfondir les études sur ce futur pôle parallèlement aux étapes ultérieures de la TGO phase 2 devra être discutée entre les maîtres d'ouvrage et les financeurs de l'opération, dont fait partie le Conseil Général des Yvelines. "

- Gare Confluence de la LNPN à Achères-Ville : ce projet, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par RFF, a pour principale caractéristique d'être soumis à la fois :
 - à de fortes disparités des horizons de mise en service respectifs de la TGO phase 2 et de la LNPN,
 - à l'incertitude quant à l'implantation de cette gare du fait du stade actuel d'avancement du projet LNPN,
 - à la multiplicité des options possibles de tracé de la LNPN à ce jour.

" Il s'avère que le projet de la gare Confluence de la LNPN ne peut être intégrée comme une donnée d'entrée pour les études d'Avant-projet de la TGO phase 2. "

Sous réserve que les acteurs du projet LNPN retiennent l'hypothèse d'implanter la gare à Achères-Ville, une étude pourra être menée par l'équipe projet LNPN définissant plus précisément les conditions de faisabilité et d'implantation de la gare : ces études techniques prendraient alors la TGO, ici en objet, comme donnée d'entrée (situation de référence). Les résultats de cette étude seront mis à disposition du CG78, par ailleurs membre des instances de gouvernance et de concertation du projet LNPN.

Le STIF rappelle que lors du Débat Public du projet de la LNPN il s'est exprimé en faveur de la création d'une gare Confluence de la LNPN à Achères-Ville permettant ainsi une meilleure articulation avec la TGO et le reste du réseau existant.

- Analyse des impacts routiers et sur les modes actifs : en réponse à l'analyse détaillée produite par le CG78, la maîtrise d'ouvrage a fourni un tableau synthétique de 5 pages (Pièce J-Pages 241 à 245) sur 3 colonnes correspondant respectivement :
 - à la localisation du sujet abordé dans le dossier (Pièce-Partie-Page),
 - à la remarque du Conseil Général des Yvelines,
 - aux réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage.

Aucune remarque listée dans l'analyse du CG78 n'est restée sans réponse : soit la maîtrise d'ouvrage a procédé à l'actualisation des données dans le dossier, soit une réponse spécifique a été formulée, que son contenu soit nouveau ou qu'il s'agisse d'un rappel de ce que contient le dossier.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission s'étonne de l'absence de réponse de la maîtrise d'ouvrage à l'avis rendu par le Service de la Politique des Transports de la DRIEA d'Ile de France : en effet celui-ci avait rappelé deux points dont il convenait de tenir compte dans le projet :

- le maintien de l'évolutivité de la ligne pour la circulation des trains classiques, notamment de fret,
- la configuration du secteur de la gare d'Achères-Ville pour permettre la création en gare SNCF de la 3^{ème} voie prévue dans un des scénarii de raccordement du Port Seine Métropole au RFN.

La maîtrise d'ouvrage avait répondu au premier point dans le dossier, mais le second point n'est évoqué nulle part.

La commission considère que les trois avis des PPA traités par la maîtrise d'ouvrage ont été examinés avec soin, que les réponses ont été argumentées et claires et que les modifications nécessaires ont été apportées au dossier, avec les réserves suivantes :

- dans sa réponse à la première remarque de l'ARS d'Ile-de-France, la réponse du STIF se limite au traitement des voies sur la section urbaine, alors qu'il eut été intéressant d'avoir à titre comparatif des informations sur le traitement des voies RFN,
- puisque la réponse de la maîtrise d'ouvrage aborde les risques d'incendie et l'accessibilité des secours, la description, même succincte, des moyens d'intervention des secours et des cheminements prévus aurait été utile,
- dans une de ses réponses au thème 6 "Sécurité-Sûreté" traité dans ce rapport, la maîtrise d'ouvrage indique qu'une clôture sera mise en place entre Achères-Chêne-Feuillu et l'entrée dans la zone urbaine d'Achères pour séparer les emprises des voies SNCF des emprises TGO : ceci n'est-il pas contradictoire, compte tenu de la gêne que cette clôture causera aux équipes d'entretien, avec l'objectif indiqué dans sa réponse à l'ARS de " *mutualiser au maximum les opérations entre le RFN et l'urbain afin d'optimiser les futures opérations d'entretien et de maintenance de l'infrastructure de la TGO* " ?
- Les riverains de la GCO actuellement en service se plaignent de la gêne sonore causée par le "train souffleur" de nettoyage des voies au petit matin : l'utilisation de ce train est-elle prévue pour le nettoyage des sections RFN et urbaine de la phase 2 de la TGO ?

OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE

Procès-Verbal de fin d'enquête

Comme il a été précisé précédemment, et conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la réception des registres le 28 juillet 2014, à l'issue de clôture de l'enquête et transmis à la maîtrise d'ouvrage le 6 août 2014. Le mémoire en réponse de celle-ci a été remis le 16 septembre 2014 pour lui permettre une réponse coordonnée de la co-maîtrise d'ouvrage. A la demande de la commission d'enquête, la maîtrise d'ouvrage a remis un complément d'information le 24 septembre 2014. Le procès-verbal, le mémoire en réponse et le complément d'information de la maîtrise d'ouvrage sont annexés au présent rapport d'enquête (annexes n°9, 11 et 12).

Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences se retrouvent exposées dans les observations écrites déposées ou envoyées ou ont été présentées lors du dépouillement, afin d'être potentiellement intégrées aux questions posées à la co-maîtrise d'ouvrage dans le cadre du procès-verbal de fin d'enquête.

Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- portées par le public sur les registres déposés en mairies,
- remises en main propre lors d'une permanence.

Observations inscrites sur les registres d'enquête et courriers reçus

121 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 10 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à Saint-Germain-en-Laye, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres de cette ville, ce qui explique que ceux-ci recueillent la moitié du total des observations.

Bilan global

La fréquentation du public a été importante plus spécifiquement les samedis matins et modérée les autres jours.

L'évolution incertaine du projet mis à enquête a suscité des inquiétudes lors des dernières permanences.

EXAMEN DES OBSERVATIONS

Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres mis à la disposition du public ont été résumées et numérotées par commune et par registre.

Les numéros des observations et courriers ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexe 10, avec :

- en abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés
- en ordonnées (lignes), les communes et registres concernés

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et les élus s'étant exprimés.

La consultation de ce tableau permet de visualiser rapidement les thèmes abordés, et leur occurrence. Il convient de noter que :

- les avis du public sont motivés, parfois sur plusieurs pages ;
- les correspondances des associations regroupent un grand nombre d'observations ;
- des observations ou parties d'observations ne concernent pas directement l'objet de l'enquête, et se rapportent, notamment, à la précédente procédure TGO phase 1. Il a semblé utile d'y consacrer un thème spécifique ;
- une répartition binaire « pour » et « contre » le projet a semblé trop réductrice ..
- les questions posées par le public peuvent trouver leur réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base du dépliant mis à leur disposition.

121 observations, documents et courriers ont été déposés dans les 10 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à Saint-Germain-en-Laye, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres de cette ville, ce qui explique que ceux-ci recueillent la moitié du total des observations.

19 proviennent d'associations, 7 de maires, 2 de présidents de Conseil général.

Parmi ces observations, 31 se déclarent opposées au projet, 20 à la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER ("virgule") ; en revanche 37 émettent des avis favorables ou simplement positifs.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès-verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 10 pour l'enquête portant sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur les enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de défrichement.

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de fin d'enquête et interrogé le pétitionnaire et les services concernés sur l'ensemble des questions soulevées par le public.

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés.

Leurs réponses, clairement identifiées, sont consignées dans la 3^e partie de l'analyse thématique (Réponses et commentaires techniques)

Le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage et son complément d'information figurent en annexe 11 et 12.

Thèmes développés

Les observations recueillies ainsi ont été classées : pour l'enquête portant sur la déclaration d'Utilité Publique, 10 thèmes se dégagent, organisés en sous-thèmes, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux :

- Thème 1 : Le tracé,
- Thème 2 : les travaux
- Thème 3 : Les impacts
- Thème 4 : L'accessibilité
- Thème 5 : L'offre de service
- Thème 6 : Sécurité, sureté
- Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet
- Thème 8 : Les différentes procédures
- Thème 9 : Divers
- Thème 10 : non exploitable

Enfin, les observations portant sur les deux autres enquêtes ont été traitées de manière distincte et rassemblées dans une seule thématique par enquête :

- Thème U : Enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Thème D : Enquête défrichement

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

La commission analyse ci-après les thèmes abordés par le public, selon un découpage en 4 parties :

- **1^{ère} partie** : Les observations recueillies sur ce thème (synthèse des lettres et observations relatives à la problématique, renseignée par la commission d'enquête et organisée en sous-thème)
- **2^e partie** : Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique
- **3^e partie** : Réponses et commentaires techniques des maîtres d'ouvrage associés dans un mémoire en réponse, qui a fait l'objet de compléments en réponse à la commission d'enquête
- **4^e partie** : Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête a interrogé la maîtrise d'ouvrage sur ces différents thèmes dans le cadre de son procès-verbal de fin d'enquête. La position de la maîtrise d'ouvrage, exprimée dans le cadre de son mémoire en réponse est intégrée dans l'analyse thématique au niveau de la 3^e partie. Ce mémoire en réponse est également présenté en annexe 11.

Des compléments de réponse ont été également demandés lors de la remise de ce mémoire (en annexe 12).

EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP

Thème 1 : Le tracé

Ce thème regroupe l'ensemble des observations concernant le tracé objet de l'enquête, qui sont logiquement les plus nombreuses ; il a été divisé en plusieurs thèmes secondaires :

- Desserte de Saint-Germain RER
- Tracé phase 2 : la station Chêne Feuillu
- Tracé phase 2 : la station Poissy GC
- Tracé phase 2 : le golf
- Variante : insertion urbaine dans Poissy
- Extensions vers Cergy et Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines

Desserte de Saint-Germain RER

La liaison en mode tram entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER, desservant au passage le Camp des Loges, souvent désignée par l'expression "virgule", est comprise dans la phase 1 de la Tangentielle ouest.

Elle s'inscrit donc dans le cadre de la déclaration d'utilité publique objet de l'arrêté n° 2014034-0010 du 3 février 2014 de Monsieur le Préfet des Yvelines, qui vise notamment dans son annexe descriptive "la création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain entre Saint-Germain RER et Saint-Germain GC, sur 3,6 km, y compris la création de la station terminus et d'une station au niveau du Camp des Loges, à Saint-Germain-en-Laye".

Dans un premier temps la commission a estimé que ce thème ne relevait pas de l'enquête objet du présent rapport, et pouvait donc être considéré comme "hors sujet" ; il a été retenu en définitive pour les raisons suivantes :

- la "virgule" a fait l'objet de très nombreux commentaires, souvent négatifs et formulés par des opposants à cette liaison, dans les registres de Saint-Germain-en-Laye (une vingtaine d'observations) ;
- quelques observations, et notamment celle de Monsieur le Président du Conseil général du Val-d'Oise, demandent d'étudier la possibilité d'une liaison directe entre Saint-Germain RER A et Cergy-Pontoise via Achères et Poissy GC sans rupture de charge ;
- la variante du tracé passant par Poissy RER pourrait être de nature à modifier substantiellement le calendrier et le budget de l'opération, avec des incidences sur la phase 1.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

- Une vingtaine d'observations, parfois formulées avec vivacité, manifestent une opposition à la "virgule", pour des raisons diverses :

- elle serait inutile : c'est un gaspillage d'argent public ;
- elle pourrait économiquement être remplacée par des bus, de préférence électrique ;
- elle dénature l'environnement paysager ;
- elle nécessitera l'abattage d'arbres ;
- elle entraînera des difficultés de circulation ;
- le RER est déjà saturé et fonctionne très mal ; inutile de lui ajouter des usagers supplémentaires ...

Il faut remarquer que ces appréciations négatives émanent d'habitants de Saint-Germain-en-Laye, pour la plupart peu concernés par une liaison entre la future Tangentielle et le RER ; il est probable que des usagers en provenance de Mareil-Marly ou Bel-Air se seraient déclarés satisfaits de disposer d'un accès direct et régulier au centre de Saint-Germain-en-Laye et au RER.

Il convient également de signaler que l'opportunité de réaliser cette antenne a fait l'objet de critiques de plusieurs intervenants lors de l'enquête publique relative à la phase 1 ; Monsieur Karl Olive, conseiller général devenu depuis Maire de Poissy avait exprimé son inquiétude de voir la réalisation de ce tronçon être à l'origine d'un retard pour la phase 2 pour des raisons budgétaires.

Dans son rapport, la commission d'enquête intervenue pour la première phase avait formulé les commentaires suivants :

"Les projets de SDRIF 2012 et de PDUIF 2012 mis à enquête en 2013 préconisent cette antenne.

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

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

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

- Rappelons le souhait du Conseil général du Val-d'Oise, exprimé dans la lettre de son Président Monsieur Arnaud Bazin, a demandé d'étudier la possibilité d'une liaison sans rupture de charge entre Cergy et Saint-Germain-en-Laye.
- Deux intervenants ont émis l'idée que la liaison par tram-train pourrait être remplacée par une prolongation du RER A depuis son actuel terminus jusqu'à Saint-Germain Grande Ceinture.

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

En dehors des généralités concernant l'ensemble du projet de Tangentielle Ouest, le dossier ne comporte pas d'information particulière sur l'antenne Saint-Germain GC - RER A, dans la mesure où il s'agit d'un élément acquis et techniquement défini de la phase 1, depuis confirmé par l'arrêté d'utilité publique.

La variante proposée par le Président du Conseil général des Yvelines d'un tracé passant par la station de Poissy RER, dont la réalisation serait de nature à remettre en cause la calendrier et le budget de l'ensemble de l'opération, est survenue postérieurement au début de l'enquête ; elle n'a évidemment pas été prise en considération pour l'établissement du dossier.

La commission d'enquête a estimé devoir demander à la maîtrise d'ouvrage de lui confirmer que cette antenne controversée sera effectivement réalisée.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *la liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER est-elle confirmée et à quelle échéance ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La liaison entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER fait partie intégrante du projet TGO phase 1, reconnu d'utilité publique par un arrêté préfectoral portant Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en date du 3 février 2014. C'est donc bien l'intégralité du tracé comprenant cette composante dont l'intérêt général et l'utilité publique ont été reconnus.

L'arrêté préfectoral portant DUP est un acte à portée réglementaire. Comme tous ces actes, il ne peut être attaqué que dans le cadre des délais contentieux ouverts par le code de justice administrative. Dans ce cadre, seul le juge administratif peut revenir sur la reconnaissance de l'utilité publique de la phase 1.

*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'Etang – 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 attaquantable.***

Il est également nécessaire de rappeler que ce projet est inscrit dans les principaux documents de planification du territoire (Nouveau SDRIF 2013, CPER, CPRD et Protocole d'accord Etat-Région).

La réalisation de cette antenne est de ce fait confirmée par les maîtres d'ouvrage avec une mise en service prévue fin 2018.

Question :

2. *(posée dans le procès-verbal de fin d'enquête sous le thème "divers") La variante d'une prolongation du RER A depuis son actuel terminus jusqu'à Saint-Germain Grande Ceinture, présentée comme alternative à la "virgule" par deux intervenants, a-t-elle été envisagée et étudiée ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La liaison entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER fait partie intégrante du projet TGO phase 1, reconnu d'utilité publique par un arrêté préfectoral portant Déclaration d'Utilité Publique

(DUP) en date du 03 février 2014. C'est donc bien l'intégralité du tracé comprenant cette composante dont l'intérêt général et l'utilité publique ont été reconnus.

L'arrêté préfectoral portant DUP est un acte à portée réglementaire. Comme tous ces actes, il ne peut être attaqué que dans le cadre des délais contentieux ouverts par le code de justice administrative. Dans ce cadre, seul le juge administratif peut revenir sur la reconnaissance de l'utilité publique de la phase 1.

*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'Etang – 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.***

Les mesures en cours d'études ou de réalisation à travers les schémas directeurs des lignes de RER visent prioritairement à améliorer leurs performances.

Une augmentation de la longueur d'une ligne de RER serait susceptible de fragiliser son exploitation, aussi devrait-elle trouver sa justification notamment par un potentiel de trafic suffisamment important.

En l'occurrence, le RER offrirait une capacité trop importante entre la gare de Saint-Germain actuelle et Saint-Germain GC au regard du nombre de voyageurs intéressés par le prolongement. Il convient de plus de noter qu'un tel prolongement n'est pas inscrit dans le CPRD ou dans le CPER en cours.

De plus, le surcoût probable d'un tel prolongement serait notable en raison du besoin d'achat de nouvelles rames afin de conserver la même fréquence qu'actuellement, de la création d'une nouvelle infrastructure en tunnel ainsi que de l'aménagement d'une nouvelle gare RER à Saint-Germain GC.

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 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 de ce fait pas prévu à ce jour de prolonger le RER A vers Saint-Germain GC.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est interrogée sur l'opportunité de commenter les observations concernant cette antenne Saint-Germain GC et Saint-Germain RER, qui se rapporte de manière évidente à la première phase. Elle estime que ces observations ne doivent donc pas être prises en considération pour l'appréciation de l'utilité publique de la phase 2.

Pour l'information du public, la commission d'enquête se limite à quelques observations sur les réponses de la Maîtrise d'ouvrage :

- elle prend acte que la DUP sur la phase 1 bénéficie d'une déclaration d'utilité publique (DUP) libre de recours ; elle fait toutefois remarquer que, si une DUP est indispensable pour ce type de projet, elle n'entraîne pas l'obligation de le réaliser ;

- dans le SDRIF, la définition de la Tangentielle Ouest est : "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" ;
- la Maîtrise d'ouvrage a informé la commission d'enquête d'une réunion entre Monsieur Jean-Paul Huchon, président du STIF, et Monsieur Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye, à l'occasion de laquelle celui-ci a reçu confirmation de la réalisation de l'antenne, projet auquel il a déclaré être très attaché ;
- la Maîtrise d'ouvrage ne justifie pas le partage égal du trafic provenant de Saint-Cyr-l'Ecole par le tronç commun en deux branches équilibrées ; l'antenne sera la destination d'une rame sur deux en provenance du sud, réduisant d'autant la fréquence des rames sur la phase 2, et ultérieurement sur la phase 3 ;
- les dispositions adoptées ne permettent pas d'assurer une liaison sans rupture de charge entre Achères-ville et Saint-Germain RER, en prévision dans le futur d'une liaison directe entre Cergy et Saint-Germain RER ;
- le prolongement du RER A vers Saint-Germain GC, solution certainement coûteuse mais de nature à réduire les temps de correspondance avec la Tangentielle (notamment dans sa version future desservant Cergy) ne relève pas de l'objet de la présente enquête ; la commission fait seulement observer que, sur ce point, l'information du public aurait pu être plus complète.

Tracé phase 2 : la station Chêne-Feuillu

Le projet envisage à terme la création d'une station supplémentaire entre Poissy Grande ceinture et Achères, sur le site dit Chêne-Feuillu. Au stade actuel du projet, seuls les travaux à caractère conservatoire seraient réalisés.

Ces travaux, dont le coût est estimé à un demi million d'euros, comportent :

- le défrichement de 5 000 m² ;
- l'implantation des voies de manière à ménager l'espace pour un quai central ;
- le terrassement et structure du futur quai central.

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Une vingtaine d'observations, formulées par des habitants de Poissy, concernent la future station Chêne-Feuillu ; elles sont de natures diverses :

- remise en cause de son utilité, compte tenu de la présence de gares existantes, et des incertitudes sur la réalisation de la LNPN ;
- critique de la solution retenue parmi plusieurs variantes pour son emplacement et son impact environnemental ;
- nuisances pour le habitants des quartiers voisins : fréquentation, bruit, stationnement gênant, suppression d'aires de jeu pour les enfants... ;
- nécessité de défricher 5,8 hectares de forêt domaniale ;
- remise en cause de son intérêt pour la correspondance avec le RER, si la variante par Poissy RER devait être réalisée.

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

- Dans la notice explicative du dossier d'enquête, la création de la future station Chêne-Feuillu est justifiée dans les termes suivants :

"Une nouvelle station est prévue à Achères Chêne-Feuillu en mesure conservatoire pour une réalisation à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) au croisement de l'axe de la TGO et des voies du réseau Saint-Lazare Groupe V.

Cette station a pour fonction d'assurer la correspondance entre la station TGO et les trains du réseau Saint-Lazare Groupe V (futur RER E prolongé vers l'ouest), pour lesquels un nouvel arrêt est envisagé, dès lors que les trains normands circuleront sur des voies nouvelles en faveur d'une augmentation du nombre de circulation des RER E. La mise en service de la LNPN devrait libérer suffisamment de sillons ferroviaires sur cet axe pour autoriser la correspondance des trains à Achères Chêne-Feuillu dans des conditions d'exploitation acceptables. Le niveau d'exploitabilité de la ligne du RER E renforcée devra faire l'objet d'études d'exploitation permettant de définir un niveau de service globalement performant.

Si la fonction principale de la station sera la correspondance entre ces deux modes lourds, sa position éloignée du bâti nécessite néanmoins d'organiser des rabattements par bus ou navettes pour relier la zone résidentielle et le Technoparc.

Actuellement saturé, le réseau Saint-Lazare Groupe V ne permet pas de faire arrêter des trains à Achères Chêne-Feuillu pour des raisons d'exploitation.

La mise en service de la LNPN devrait libérer suffisamment de sillons ferroviaires sur cet axe pour autoriser la correspondance des trains à Achères Chêne-Feuillu dans des conditions d'exploitation acceptables.

De ce fait la création de cette gare ne pourra pas être réalisée dans l'immédiat."

- La station, telle qu'elle devait exister à terme, est décrite dans la pièce D du dossier : caractéristiques des ouvrages les plus importants ; elle comportera :
 - la reprise de l'implantation des voies Nord et Sud actuelles du RER A pour pouvoir insérer un quai central entre ces voies et les voies du groupe V.
 - l'aménagement d'un quai central pour la TGO ;
 - l'installation d'ascenseurs et d'escaliers fixes et mécaniques ainsi qu'une passerelle pour assurer les accès et les correspondances des quais groupe V et TGO.

A cette station, située dans un site isolé, devrait être annexé un parc de stationnement relié (hors projet)

L'ensemble de ces aménagements rendront nécessaire le défrichement d'environ un hectare.

Dans le cadre du projet objet de l'enquête publique, seuls seraient exécutés les travaux conservatoires nécessaires pour permettre la réalisation ultérieure de la station, prévue pour assurer la correspondance avec le RER E "à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)".

- Le choix d'une station à niveau est justifié dans le dossier ; il impose d'utiliser un tronçon en voie unique sur environ 1 300 m, ce qui a été jugé acceptable pour garantir la robustesse de l'exploitation.

- Contributions des communes à l'enquête :
 - Monsieur le maire d'Achères ne prend pas position sur l'opportunité de la réalisation de cette station ;
 - Monsieur le maire de Poissy regrette que, dans l'état actuel du projet, la réalisation de la station soit différée alors qu'elle permettrait une correspondance entre la Tangentielle et la ligne J (futur RER E) ;
 - Monsieur le maire de Saint-Germain-en-Laye se dit favorable à la station et au principe d'interconnexion TGO - RER E - LNPN, mais fait remarquer qu'il faudra porter attention du patrimoine forestier, ainsi qu'à la circulation et au stationnement.

Dans sa lettre du 20 juin 2014 à la Présidente de la commission d'enquête, Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines souligne que la variante passant par la station de Poissy RER *"évite la création coûteuse de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu (42 M€), et présente l'avantage de proposer une meilleure inter modalité (liaison RER A à Poissy et son pôle d'échanges, liaison avec les lignes de bus urbaines...)"*

Lors d'un entretien du 23 juillet 2014 à la DRIEA, Monsieur Leblanc a déclaré être favorable au maintien de la station Chêne Feuillu. Il considère que le calendrier de sa réalisation est liée à celle du RER E (et non de la LNPN) : la construction d'une 4ème voie (Mantes - Nanterre) devrait se décider au niveau d'EOLE, c'est-à-dire avant 2030.

L'Autorité environnementale souligne les aspects suivants dans son avis :

Recommandation n° 2 - L'Ae recommande :

- *pour compléter son dossier quant aux raisons des choix effectués, que le maître d'ouvrage y fasse figurer une étude de la faisabilité de la connexion entre TGO et RER E, fondée sur le schéma de desserte prévu à l'avenir pour le RER E et non uniquement sur celui qui prévaut aujourd'hui pour les trains de la ligne J,*
- *qu'il précise son projet, en indiquant si, à l'horizon de la mise en service de la LNPN, il est prévu ou non que le RER A marque, en plus du RER E, des arrêts à la gare d'Achères-Chêne-Feuillu, et qu'il indique les raisons de ce choix,*
- *dans l'affirmative, qu'il explique également, au titre de l'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement, son choix de ne pas réaliser la gare d'Achères-Chêne-Feuillu dès la présente phase.*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Réponse globale de la Maitrise d'ouvrage :

L'enjeu de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu consiste en la création au lieu dit du Chêne Feuillu d'une correspondance entre la TGO et le réseau ferroviaire du groupe V (réseau Saint Lazare, trains Paris/Mantes la Jolie). Il s'agit d'y développer à terme un pôle d'échanges multimodal, qui pourra éventuellement être équipé d'un parking relais.

L'aménagement de ce nœud d'échanges n'est aujourd'hui pas possible du fait des contraintes d'exploitation des trains du groupe V. Cet aménagement pourrait néanmoins être étudié à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN, horizon > 2025). A ce moment-là, le report des lignes ferroviaires Normandes (TER et Intercités) sur une infrastructure nouvelle

dédiée, permettra de libérer des capacités sur le réseau du groupe V et ainsi d'autoriser l'étude de la correspondance de la TGO avec les trains, et notamment le RER E (EOLE) à Achères-Chêne-Feuillu, dans des conditions d'exploitation et de performance acceptables.

Le projet TGO phase 2 prévoit uniquement les mesures conservatoires (mesures et travaux anticipés pour préserver et faciliter la mise en œuvre ultérieure d'un projet d'infrastructure présentant une interface directe avec la TGO). Si l'interconnexion TGO/Groupe V à l'horizon de LNPN venait se confirmer ultérieurement, une étude plus fine dans le cadre d'un projet ad hoc devrait préciser les modalités de réalisation, l'impact sur la circulation et les aménagements à prévoir (dont le parking relais), le coût et le financement. L'aménagement de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Achères-Chêne-Feuillu correspond donc à une opération indépendante de la TGO, dont les études sont encore sommaires à ce jour.

Des explications détaillées sur la connexion d'Achères-Chêne-Feuillu se trouvent par ailleurs en chapitre 2 de la Pièce G du dossier d'enquête publique.

Question :

1. *Quelles seraient les conséquences de la non-réalisation des mesures conservatoires concernant la station Chêne Feuillu ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Les mesures conservatoires intégrées au projet de TGO phase 2 sont limitées à l'insertion de la structure du futur quai central de la station TGO à Achères-Chêne-Feuillu (hors aménagements et équipements). Le maître d'ouvrage précise qu'en anticipant ces travaux dès la phase 2 de TGO, les impacts sur l'exploitation future de la TGO (interruptions des circulations) seront d'autant moins importants et moins longs. Ces travaux représentent un coût très limité estimé au stade du Schéma de Principe à 0,5 M€ H.T. (CE 01-2013). Par ailleurs, en concevant dès à présent l'infrastructure de la TGO pour permettre l'aménagement d'une station à quai central, l'impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye est limité à 0,5ha pour la station.

La non réalisation de ces mesures conservatoires aurait pour conséquence à l'horizon de concrétisation de la station Achères-Chêne-Feuillu de **générer des impacts plus conséquents sur l'exploitation de la TGO pendant les travaux, ainsi qu'un surcoût pour la réalisation des travaux de la station**. Ce surcoût s'explique notamment par les besoins d'interruption des circulations de la TGO pour l'organisation des plages travaux (impact sur les coûts d'exploitation), et le programme même des travaux qui sera plus conséquent compte tenu d'une configuration de la station à quais latéraux de 4x42m de dimensions (le quai central de 6x42m de dimensions n'étant plus possible étant donné qu'il aurait fallu prévoir en amont l'écartement suffisant des voies). Cette configuration de la station aura aussi pour conséquence de **générer un impact plus conséquent sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye (à minima +0,13ha)**.

Question :

2. *Existe-t-il une alternative pour l'emplacement de la station (faisceau ferré du triangle des Ambassadeur ou autre)?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Comme rappelé ci-avant, l'enjeu de la station d'Achères-Chêne-Feuillu est de créer une correspondance entre la TGO et le réseau ferroviaire du groupe V (réseau Saint Lazare, trains Paris/Mantes la Jolie).

*Des études préalables sur l'interconnexion entre la TGO et le groupe V portant sur **plusieurs scénarios de stations possibles (Poissy RER, Achères-Chêne-Feuillu, Achères Grand Cormier)** ont finalement conduit à **retenir la station d'Achères-Chêne-Feuillu, présentant le moins de contraintes en termes d'insertion et d'exploitation**. Les raisons et le processus de sélection de la solution de desserte retenue sont détaillés aux chapitres 2 et 5 de la Pièce G du dossier d'enquête publique.*

***Plusieurs solutions d'insertion de la future station d'Achères-Chêne-Feuillu** et de sa correspondance avec le groupe V ont été esquissées (voir analyse détaillée en Pièce F – Partie 6 paragraphe 3.2.1), notamment en vue de définir les mesures conservatoires à intégrer au projet de TGO phase 2 :*

*- **Variante 1 : Un pôle compact**. La station TGO est en position de pont au-dessus de la gare du groupe V, et toutes les deux connectées par des circulations verticales mécanisées et fixes ;*

*- **Variante 2 : Un pôle juxtaposé**. La station TGO est positionnée au niveau du sol au nord-est du pont rail franchissant les voies du groupe V, et connectée à la gare du groupe V par une passerelle bâtiment-pont.*

Pour les deux variantes, il serait possible d'aménager un parking relais, dont l'opportunité et le dimensionnement restent à étudier.

*Au stade du schéma de principe, afin de simplifier la mise en œuvre de TGO, de **limiter le coût** de la future station TGO à Achères-Chêne-Feuillu (économie de 27M€ H.T. CE 01-2013) et **l'impact sur la forêt** (réduction de 0,35ha de forêt à défricher), tout en **assurant une facilité de correspondance future** avec la gare du groupe V, **les partenaires ont décidé de retenir la variante 2** (analyse détaillée dans le dossier à la Pièce F – Partie 6 §3.2.1).*

*Il est par ailleurs rappelé que compte tenu des contraintes capacitaires sur le réseau ferroviaire existant entre Achères-Chêne-Feuillu / Achères Grand Cormier et Achères-Ville, **il n'est pas possible d'insérer la TGO sur les infrastructures ferroviaires existantes dans ce périmètre** (voir chapitre 14 de la Pièce G). Une plateforme nouvelle de type tramway est ainsi créée sur les 2,6 derniers kilomètres jusqu'à Achères-Ville.*

Les maîtres d'ouvrage précisent enfin que compte tenu de la dépendance à LNPN (horizon lointain et non précisé) pour permettre la concrétisation de la future correspondance TGO / Groupe V (futur EOLE) à Achères-Chêne-Feuillu, le CG78 a demandé au cours de l'enquête publique de réétudier le tracé de la phase 2 pour permettre une correspondance à Poissy RER également desservi par le groupe V (et futur EOLE). Les éléments sur ces études complémentaires sont précisés au sous-thème « tracé à étudier d'une insertion urbaine »

Question :

3. (incidence de l'éventuelle modification du tracé par Poissy RER : voir ci-dessous)

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Voir réponse au sous-thème « le tracé à étudier d'une insertion urbaine sur Poissy »

Question :

4. 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:

Comme rappelé ci-avant, l'aménagement de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Achères-Chêne-Feuillu correspond à **une opération indépendante de la TGO** dont la mise en œuvre est envisageable à horizon de LNPN (>2025), et dont les études sont encore sommaires à ce jour. **L'analyse des impacts de cette opération**, et notamment ceux sur la circulation de la route des Loges, sera traitée une fois que la faisabilité et les caractéristiques de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Achères-Chêne-Feuillu seront stabilisées. Elle sera présentée au public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique propre à ce projet.

Question :

5. La réalisation d'une 4e voie est elle liée au calendrier du RER E ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Les maîtres d'ouvrage rappellent qu'au chapitre 2 de la Pièce G, sont présentées les explications détaillées de l'impossibilité à réaliser la connexion avant LNPN. Il y est notamment précisé la configuration de l'infrastructure ferroviaire actuelle et à horizon du prolongement du RER E (EOLE). Ainsi, **l'infrastructure ferroviaire au droit d'Achères-Chêne-Feuillu est à ce jour déjà composée de 4 voies**, dont 2 voies centrales circulées par les trains normands, la ligne J (futur EOLE), et des trains fret ; et 2 voies latérales circulées par les RER A et des trains fret. L'information évoquée par la DRIEA se référerait alors à la **section Epône / Mantes-la-Jolie** actuellement constituée de deux voies ferrées, où il est prévu dans le projet EOLE de réaliser des **mesures conservatoires** (financées par LNPN, et portées par le projet EOLE) **pour constituer la plateforme d'une quatrième voie** à côté d'une troisième voie neuve réalisée pour EOLE. Ces mesures conservatoires portent cependant sur une section de seulement 3 km, qui **ne permettent pas de résoudre à elles seules les contraintes capacitaires de la section du groupe V au droit d'Achères-Chêne-Feuillu**. Pour résoudre ce problème il faudra également développer les infrastructures de LNPN pour la section Epône / Paris dont le tracé reste encore à définir. De plus, la prise en charge par LNPN des trains rapides normands sur la section de ligne nouvelle qui sera créée jusqu'à Paris permettra de revoir la desserte EOLE au profit d'une connexion avec TGO.

Compléments de réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Dans sa note du 26 septembre 2014 complétant son mémoire en réponse, la Maîtrise d'ouvrage a apporté les précisions suivantes :

"Les projets d'infrastructures de transport doivent faire l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête d'utilité publique dans le cadre des articles L122-1, R122-2 et L123-2 du code de l'environnement. En l'espèce, la création d'une nouvelle gare ferroviaire (sur le groupe V), de son pôle de correspondance avec la station TGO, d'un éventuel parking relais, ainsi que le réaménagement des accès de voirie devront donc faire l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête d'utilité publique. Les MOA rappellent ainsi que les impacts en cas de réalisation ultérieure du pôle de correspondance TGO/Groupe V (futur EOLE) d'Achères-Chêne-Feuillu seront analysés dans le cadre de ce projet ad hoc. Ils seront par ailleurs présentés au public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique propre à ce projet."

Commentaires de la commission d'enquête

Si on se tient au projet décrit dans le dossier d'enquête, la station Achères-Chêne-Feuillu paraît nécessaire pour ménager dans l'avenir les correspondances entre la TGO et les différentes composantes du groupe V ; comme l'a confirmé la Maîtrise d'ouvrage, il s'agit d'un projet spécifique qui devra être précisé avant d'être soumis à une étude d'impact et une enquête publique.

La commission reconnaît que, compte tenu de ces précisions, les travaux conservatoires, qui consistent essentiellement dans la construction pour un coût estimé à 0,5 M€, de l'infrastructure d'un quai central, sont justifiés : la réalisation future de ce quai entre deux voies en service serait certainement beaucoup plus onéreuse.

Cette station, donc les travaux conservatoires projetés, pourrait toutefois être remise en cause si la variante de l'insertion dans Poissy RER était adoptée.

Tracé phase 2 : la station Poissy GC

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Quelques observations concernent la gare de Poissy GC :

- quelle sera son utilisation future ?
- comment sera assurée la liaison entre cette station et Poissy RER ?
- compte tenu de l'exiguïté du site et de la proximité d'immeubles d'habitation, la future station sur la tangentielle devrait être déplacée de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles.

Sur ce dernier point, la communication de Monsieur le maire de Poissy fait la proposition suivante :

"Gare de Poissy Grande Ceinture :

A défaut d'autre point d'arrêt de la Tangentielle à Poissy, cette station sera très attractive, sur un site très exigu, doté d'un accès en impasse, dans un quartier à haute densité de logements. Son accès sera très difficile.

...

L'accès à cette gare depuis les villes de l'ouest de Poissy sera très encombré, et la création de navettes depuis la gare RER, et l'arrêt de bus urbains et interurbains ne pourra se substituer qu'accessoirement au recours à l'automobile.

*Nous préconisons que soit étudié le déplacement des quais de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles, facilitant ainsi la circulation routière ou douce de passage devant la station.
Un parking à étage semi enterré pourrait alors être réalisé place de la Gare de GC, relié à l'autre côté de l'avenue de Versailles et à la station par une passerelle piétonne.
Le cheminement piéton pourrait descendre le long du talus vers l'avenue Fernand Lefebvre créant une liaison sécurisée entre La Bruyère et le Centre Ville. »*

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

Dans le dossier d'utilité publique, la station Poissy GC est décrite ainsi :

"Cette station Poissy GC est implantée au niveau de la gare existante de Poissy GC à proximité de l'actuel bâtiment voyageurs, qui demeurera fermé. L'opération TGO ne prévoit pas en principe de réaffectation particulière de ce bâtiment.

La création de cette station ne présente pas de difficultés techniques particulières. L'ensemble des équipements nécessaires aux voyageurs sera installé sur les quais.

La station est équipée de deux quais latéraux de 42 mètres de long et de 4 mètres de large situés au Sud de l'ancien bâtiment voyageurs.

*Elle comprendra notamment le **traitement de l'accès aux quais** depuis la voirie, la création d'un nouvel accès via des escaliers permettant de rejoindre l'avenue de Versailles au nord-ouest des voies ferrées, et la reconfiguration totale des quais pour les rendre **compatibles avec le matériel roulant et accessibles aux PMR**.*

*Une **rampe accessible aux PMR** permettra l'accès aux quais depuis le côté Ouest des voies ferrées."*

La maîtrise d'ouvrage a donc naturellement placé la station de la tangentielle desservant Poissy dans l'emprise ferroviaire au voisinage immédiat de l'ancienne gare de la Grande Ceinture et ne semble pas avoir envisagé d'autres emplacements en variante.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

le déplacement de la station de la tangentielle de l'autre coté du pont de l'avenue de Versailles a-t-il été étudié ? est-il possible ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

*L'implantation de la station de Poissy GC au Sud-Ouest du pont de l'avenue de Versailles n'a pas été étudiée au cours des phases d'études antérieures. Il convient de rappeler qu'un des enjeux majeurs du projet TGO est la **réutilisation des infrastructures existantes de la Grande Ceinture pour ainsi limiter les impacts financiers et environnementaux**. Ainsi, dès le départ il a été envisagé d'implanter la station de Poissy GC au droit de l'ancienne gare du même nom. Afin d'optimiser son accessibilité, il est proposé de réaménager le parvis de l'ancienne gare pour y faciliter notamment la desserte des bus et des modes doux. Les réflexions sur la restructuration du réseau de bus en lien avec le projet TGO seront menées en phase d'Avant-projet.*

L'utilisation actuelle de l'ancienne gare de Poissy GC permet de desservir le quartier résidentiel en évolution situé au Sud-Est de la station.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête estime que la réponse de la maîtrise d'ouvrage est incomplète et que la proposition formulée par Monsieur le maire de Poissy mérite d'être examinée plus en détail pour déterminer les avantages et inconvénients des deux localisations de la future station Poissy GC.

En effet, dans l'échange avec la maîtrise d'ouvrage qui a eu lieu lors de la remise du mémoire en réponse, celle-ci a présenté, pour expliquer que le déplacement de la station ne lui paraît pas opportun, les arguments suivants :

- Une station nécessite une sur-largeur de l'emprise ferroviaire : son implantation à l'emplacement de l'ancienne gare de la Grande Ceinture correspond à une utilisation rationnelle de cette emprise.
- Une autre implantation nécessiterait des acquisitions foncières de part et d'autre des voies existantes, et probablement des travaux de confortation, compte tenu de la situation de la ligne en crête de talus.

Selon la commission, ces points méritent d'être précisés et complétés.

L'accessibilité à cette station, quelle que soit sa localisation finale, doit faire l'objet d'une concertation étroite avec la mairie pour organiser la cohabitation entre le stationnement des usagers de la TGO et le rabattement des bus, en limitant les nuisances sur le quartier.

Dans sa note du 16 septembre 2014, la Maîtrise d'ouvrage a complété son mémoire en réponse par des "*précisions sur les impacts prévisionnels d'un éventuel déplacement de la station Poissy GC de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles*" (extraits ; voir détail en annexe n° 12) :

- Insertion contraignante de la station : l'insertion de la station devrait se faire dans un périmètre contraint.
- Accessibilité TC et modes actifs contrainte : l'accessibilité à la station Poissy GC repositionnée plus au Sud sera également contrainte pour les TC et les modes actifs en cas de réalisation d'un parking (4 étages) directement au droit de la station (projet évoqué par la Ville de Poissy).
- Risque pour les riverains : les riverains du quartier de la Bruyère et particulièrement les futurs résidents des immeubles en cours de construction au droit de l'ancienne gare tentés d'emprunter directement le pont rail de l'avenue Lefebvre pour rejoindre la station TGO de Poissy GC.
- Impacts plus conséquents sur l'environnement.

La localisation finale de cette station, et son accessibilité, devront faire l'objet d'une concertation étroite avec la mairie pour organiser la cohabitation entre le stationnement des usagers de la TGO et le rabattement des bus, en limitant les nuisances sur le quartier.

D'autre part, la commission prend note que l'utilisation future du bâtiment de l'ancienne gare n'est pas précisée ; sur ce point, la Maîtrise d'ouvrage a déclaré en réunion réserver sa décision, ce bâtiment pouvant se révéler utile ultérieurement pour l'exploitation de la ligne.

Enfin, le maintien de cette station à l'emplacement projeté peut être remis en question en cas d'adoption du tracé urbain dans Poissy.

Tracé phase 2 : le golf

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La voie existante de la Grande Ceinture traverse le golf de Saint-Germain sur une longueur d'environ 1200 m ; le président de l'association et le directeur du golf ont fait part de leurs observations dans une note insérée dans le registre de Saint-Germain (sous le n° SG22) et à l'occasion d'une réunion le 8 juillet 2014 avec un membre de la commission d'enquête ; elles sont de plusieurs natures :

- Concernant le projet, ils confirment leur demande de réalisation de travaux spécifiques pour la partie du tracé traversant le golf (dont le principe est déjà pour l'essentiel acté dans le dossier d'enquête) :
 - pont de la Mare aux Bœufs et PN 10.2 : réalisation de préférence d'une passerelle indépendante du pont existant ;
 - PN 10.4 et 10.5 : passages en souterrain (en tenant compte des problèmes d'évacuation des eaux de pluie et de pente des rampes d'accès) ;
 - passage des engins d'entretien : prévoir des accès aux ponts existants ;
 - protection contre les balles : filets avec un maillage adapté ;
 - protection contre les passages d'animaux : clôtures ;
 - est-il prévu d'abattre les arbres situés le long de la voie ?
- Concernant plus particulièrement le chantier, ils manifestent une vive inquiétude : si tout ou partie des parcours doivent être interrompus pendant un certain temps, ils craignent la désaffection des membres de l'association, ce qui obligerait à rembourser tout ou partie des cotisations ; cela aurait pour effet d'entraîner une perte d'exploitation à l'origine de licenciements d'une partie du personnel ; ils attendent des assurances dans ce domaine, soit par une organisation spécifique des travaux, soit par la prise en charge d'un éventuel déficit.

A noter qu'un habitant d'Achères, dont un proche serait employé du golf, a exprimé anonymement la même inquiétude.

En revanche, plusieurs personnes ont fait observer que les surcoûts liés aux travaux occasionnés pour la traversée sécurisée du golf devraient être imputés exclusivement (ou principalement) à celui-ci et non à la collectivité

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

Le dossier d'enquête apporte, dans la notice explicative (pièce A), les éléments techniques suivants :

"Ce golf est un site à forte sensibilité, et des mesures devront être prises afin de minimiser les nuisances générées par la réouverture de la ligne, sécuriser le franchissement de la voie par les golfeurs et protéger les trains des balles de golf.

Le projet comprend la suppression des trois passages à niveau situés dans le golf avec un maintien de la vitesse des tram-trains dans toute la traversée du golf.

Cette solution nécessite la création de deux ouvrages piétons sous la voie ferrée au droit des passages à niveau actuels 10,4 et 10,5 qui seront fermés.

Le rétablissement des cheminements des golfeurs au droit du PN10,2 est envisagé par le Pont-route (passerelle) existant de la Mare aux Bœufs situé au sud du golf sous exploitation de l'Office National des Forêts (ONF).

Le rétablissement des engins d'entretien du golf (tondeuses, tracteurs) est quant à lui envisagé par le Pont-route (passerelle) existant des Volières au nord du golf sous exploitation de l'ONF.

Cette solution a fait l'objet d'un accord de principe de l'ONF (octobre 2013) sous réserve d'un approfondissement des études en phase Avant-projet (AVP).

Les aménagements spécifiques à mettre en œuvre au niveau des deux ouvrages d'art existants (Pont-route de la Mare aux Bœuf au Sud et Pont-route des Volières au Nord) seront définis dans le cadre des études d'Avant-projet en lien avec l'établissement du Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS).

Enfin, un dispositif de protection des rames circulant sur la TGO contre les balles de golf sera mis en place. La pose d'un grillage de type "terrain de tennis" de part et d'autre de la voie est une option envisagée en complément des rangées d'arbres existantes.

Par ailleurs, le profil de la voie devra être abaissé de 30 centimètres au niveau de la passerelle (pont-route) de la Mare aux Bœufs, ce qui nécessitera une reprise de la plateforme sur environ 50 mètres".

L'étude d'impact (pièce F) précise : ***"Les travaux au niveau du golf seront de faible ampleur, en raison de la réutilisation de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. De plus, les travaux seront phasés pour préserver au maximum le fonctionnement du golf, les travaux gênants seront réalisés pendant les périodes de fermeture du golf (le lundi et la nuit). Les franchissements actuels de la voie seront rétablis via la création d'accès provisoires (platelage) décalés de 10 m."***

Les dispositions concernant le remplacement des passages à niveaux sont confirmées dans les descriptions figurant dans la pièce D du dossier : caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

- le projet

Question : *Pouvez-vous confirmer ces principes ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

Les modalités et la teneur des travaux spécifiques à la traversée du Golf doivent être approfondies lors des études d'Avant-Projet (AVP) et lors des études dites Projet (PRO).

Concernant la suppression des PN et les aménagements de substitution afférents (sous-terrain, passerelle...etc.), ils seront étudiés de manière à être conformes aux normes et référentiels en vigueur notamment du point de vue des écoulements des eaux et de l'accessibilité à ces ouvrages. La réalisation d'une passerelle indépendante pourrait être une alternative à étudier en cas de difficultés sur le pont de la Mare aux Bœufs.

Par ailleurs, ces études devront définir et dimensionner les équipements de sécurité, hors PN, à installer. Les filets de protection contre les balles de golf et l'intrusion d'animaux sauvages seront de ce fait intégrés à ces études.

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 et ne gênant pas l'implantation des filets de sécurité anti-balles de golf seront conservés. Le dégagement du gabarit ferroviaire est préservé afin de permettre l'exploitation et garantir la sécurité ferroviaire.

L'élagage des arbres est lui nécessaire afin d'éviter les risques d'incendie l'été, la chute de branches ou de feuilles durant les périodes automnales et hivernales. Il permet aussi d'éviter la mise en danger des isolations électriques et 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 des plantes, arbustes et arbres.

Une minimisation de ces impacts sera recherchée par les maîtres d'ouvrage et la réalisation de ces différentes études sera réalisée en concertation avec le Golf de Saint-Germain-en-Laye afin de rechercher des solutions optimisées.

- le chantier

Question :

1. *Quelles mesures sont envisagées pour ne pas perturber l'exploitation du golf durant la phase de chantier ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

A ce stade du projet, la méthodologie d'intervention sur le terrain n'est pas encore élaborée. Lors de son élaboration (notamment lors des Etudes d'Avant-projet), elle sera construite de manière à permettre la réalisation des travaux dans les meilleures conditions tout en tenant compte des besoins d'exploitation du golf. Une minimisation des impacts sur le Golf sera de ce fait recherchée par les maîtres d'ouvrage.

Question :

2. *Une indemnisation est-elle prévue pour remédier à une éventuelle perte d'exploitation*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

A ce stade de la procédure, il s'agit de savoir si le projet présenté est bien d'utilité publique dans son ensemble. L'impact foncier précis n'est pas encore déterminé. Une enquête parcellaire aura lieu sur la base des emprises définies dans l'AVP, études qui permettront de savoir exactement quelles parcelles seront nécessaires à maîtriser par les maîtres d'ouvrage pour la réalisation du projet. Ce sera seulement à ce stade que l'impact foncier réel pourra être évalué et qu'une indemnisation pourra être étudiée au travers des règles de droit spécifiques qui encadrent cette matière.

De même, l'organisation de la phase travaux n'a pas été étudiée à ce stade de la procédure mais sera précisée lors des Etudes d'Avant-projet (AVP). Ainsi, c'est uniquement à ce stade que les impacts travaux sur le Golf pourront être précisés et qu'une indemnisation pourra être étudiée, comme précédemment, au travers des règles de droit spécifiques qui encadrent cette matière.

Par ailleurs, plusieurs personnes et associations demandent à ce que les surcoûts liés aux travaux occasionnés pour la traversée sécurisée du golf (filets de protection, passages souterrains à réaliser à la place des passages à niveau) soient imputés exclusivement (ou principalement) au golf et non à la collectivité, considérant que la Grande Ceinture est antérieure à ce dernier.

Question :

Qu'en sera-t-il exactement ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

*Encore une fois, ces aspects ne pourront être étudiés qu'au niveau de la parcellaire et des Etudes dites d'AVP et Projet, lorsque la réalité de l'impact foncier et de ses conséquences sur le golf seront connus.
Ainsi, c'est uniquement à ce stade que ces surcoûts pourront être évalués et leur financement étudié au travers des règles de droit spécifiques qui encadrent cette matière.*

Commentaires de la commission d'enquête

▪ Sur le plan technique la commission d'enquête constate que la concertation préalable entre la Maîtrise d'ouvrage et les responsables du golf a permis de définir les principes retenus pour adapter ou remplacer les ouvrages impactés par la mise en service de la Tangentielle. Les mesures proposées sont globalement satisfaisantes dans leur principes, en l'attente de précisions devant être apportées par les études d'avant projet sur des points tels que la création éventuelle d'une passerelle jumelées au pont de la Mare aux Bœufs, l'implantation et la pente des accès aux passages souterrains, les dimensions des filets de protection,...

S'agissant plus particulièrement du pont de la Mare aux Bœufs, la note complémentaire de la Maîtrise d'ouvrage précise : *"dans le cadre des études d'Avant-projet la solidité de l'ouvrage du pont de la mare aux bœufs existant sera vérifiée. En fonction des résultats, il sera vérifié la possibilité de réutiliser le pont pour les besoins du Golf, ou le cas échéant, la possibilité d'aménager une passerelle indépendante. Dans tous les cas il sera recherché une solution sécuritaire à la fois pour les besoins du Golf et de la TGO".*

Les abattages d'arbres seront limités, les élagages réservés à la protection des superstructures des voies. Le cadre paysager du golf ne devrait pas être affecté sauf au voisinage immédiat de la voie ferrée, notamment pour l'insertion des rampes vers les passages à créer en sous sol ou en superstructure, pour laquelle une étude paysagère spécifique sera nécessaire.

▪ En ce qui concerne les inquiétudes des responsables du golf sur d'éventuelles pertes d'exploitation subies par l'association du fait des travaux, la commission d'enquête retient les éléments suivants :

- le chantier sera organisé de manière à limiter les impacts sur le fonctionnement du golf : la desserte sera pour l'essentiel assurée par l'emprise ferroviaire, et en aucun cas à partir du golf ; des passages provisoires parallèles aux passages à niveau existants seront établis pour ne pas interrompre les parcours des joueurs pendant les travaux ; la Maîtrise d'ouvrage rappelle par ailleurs dans sa note complémentaire (annexe 12) *"qu'il y aura une concertation spécifique avec le Golf tout au long des étapes ultérieures du projet, comme cela a été le cas jusqu'à*

présent. Cette concertation permettra au Golf de tenir informé ses adhérents sur le type et la période des travaux prévus, sur les aménagements futurs ainsi que sur les désagréments occasionnés."

- La Maîtrise d'ouvrage précise *"que le cadre réglementaire relatif aux indemnités versées en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique est prévu par les articles L13-2, L13-13 R13-21 à R13-26 du code de l'expropriation"..." Le principe est celui de l'indemnisation intégrale des préjudices, donc le préjudice matériel du golf lié à sa perte d'exploitation pourra être indemnisé dans ce cadre."*

Variante : insertion urbaine dans Poissy

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Cette variante a recueilli peu d'observations du public, dans la mesure où le courrier qui la concerne est parvenu postérieurement au début de l'enquête ; au cours des permanences, le commissaire enquêteurs présent a pu informer les visiteurs, mais les documents diffusés par la maîtrise d'ouvrage, et notamment le dépliant largement diffusé, n'en parlaient évidemment pas.

En revanche, cette proposition a eu un écho auprès des élus locaux, destinataires en copie de la lettre, qui ont réagi en émettant leur avis, dans les courriers adressés à la Présidente de la commission et au cours d'entretiens avec les commissaires enquêteurs.

Les avis sont partagés : les maires de Poissy et de Fourqueux se sont déclarés favorables à cette variante, le maire d'Achères n'y est pas opposé à condition que son étude soit engagée en parallèle avec la poursuite du projet actuel sans retarder celui-ci, le maire de Saint-Germain-en-Laye considère que son adoption engendrerait un retard à la mise en service des phases 1 et 2, préjudiciable au maintien et à la création d'emploi.

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

- Le dossier d'enquête indique que deux variantes desservant Poissy RER ont été étudiées avant d'arrêter le tracé retenu :
 - tracé urbain : le tracé du projet de tangentielle se débranche de la voie ferrée au sud de Poissy GC, puis traverse les communes de Poissy et d'Achères en mode tramway ;
 - tracé en trident (scénario à trois branches) : dans cette solution, la ligne se divise en deux nouvelles branches au niveau de Poissy GC : une première branche reste sur la voie ferrée et dessert Poissy Grande Ceinture et Achères-Ville et une seconde branche dessert Poissy RER en mode tram.

Les raisons pour lesquelles ces deux propositions ont été écartées sont exposées dans l'étude d'impact, partie 6 (pièce F) ; elles peuvent se résumer ainsi :

- pour le tracé urbain : insertion difficile en site urbain, incidence sur la circulation et le stationnement, allongement de la durée du parcours, coût plus élevé ;
- pour le tracé en trident : insertion difficile en site urbain, coût plus élevé, et surtout solution non pertinente du point de vue de l'exploitation globale de la ligne.

- En revanche, le nouveau tracé proposé par le Conseil général n'a pas été envisagé et n'est donc pas mentionné comme variante dans le dossier.

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Questions :

1. *Dans l'hypothèse où les études complémentaires concluraient à une non faisabilité de la variante, quel serait le retard pour la réalisation du projet (délais d'études et de prises de décision) ?*
2. *Dans l'hypothèse où les études complémentaires aboutiraient à la prise en compte de la variante :*
 - *pourriez-vous envisager, comme l'exposent les maires d'Achères et de Poissy, de poursuivre simultanément l'étude et la réalisation du tracé actuel et l'étude d'insertion urbaine sur Poissy ?*
 - *quel serait le délai nécessaire pour préparer le dossier modifié et diligenter une nouvelle enquête publique?*
 - *les études complémentaires auraient elles une incidence sur le calendrier de réalisation de la phase 1 ?*
 - *quel serait le retard apporté à la livraison de la phase 2 modifiée (nouvelle date de mise en service) ?*
 - *en plus de Poissy RER, combien de stations seraient mises à la disposition des usagers dans Poissy ?*
 - *quelle serait l'augmentation de la durée du trajet entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères ?*
 - *les travaux conservatoires en vue de la réalisation ultérieure de la station Chêne Feuillu seraient-ils supprimés*

Réponse globale de la maîtrise d'ouvrage:

Face à l'impossibilité de réaliser la correspondance TGO / Groupe V (futur EOLE) à court terme à Achères-Chêne-Feuillu (cf. dépendance à LNPN), Monsieur le Président du Conseil Général des Yvelines a demandé à réétudier le tracé de la phase 2 pour permettre cette correspondance à Poissy RER dès la mise en service de la TGO phase 2. Dans un courrier adressé à la commission d'enquête à la date du 23 juillet 2014, Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil Général ont confirmé leur souhait commun de vouloir vérifier rapidement la faisabilité technique du tracé urbain dans Poissy.

Dans ce contexte les maîtres d'ouvrage se sont mobilisés pour lancer rapidement des études complémentaires pour vérifier la faisabilité d'un tel tracé. Ces études ont démarré en août 2014, et les résultats sont attendus d'ici fin 2014.

Il est à noter que le tracé demandé par le CG78, consistant à se décrocher des voies de la Grande Ceinture juste avant Poissy GC pour rejoindre Poissy RER, puis desservir la ZAC EOLES et ensuite rejoindre le tracé actuel jusqu'à Achères-Ville, n'a pour l'heure jamais été étudié dans son

ensemble. Il s'agit par conséquent d'abord d'en vérifier la faisabilité.

Un des enjeux majeurs des études complémentaires est d'étudier une nouvelle variante de tracé permettant la correspondance TGO /groupe V (futur EOLE) à Poissy RER tout en préservant le principe d'une liaison de rocade rapide en limitant l'allongement du temps de parcours. Les études venant de démarrer, il n'est toutefois pas connu à ce jour le nombre de stations, ni le temps de parcours de ce nouveau tracé. Se pose également dans le cadre de ces études l'enjeu de conserver ou non une desserte ultérieure d'Achères-Chêne-Feuillu. Ces éléments seront étudiés d'ici fin 2014 en concertation étroite avec les divers acteurs concernés.

En fonction des résultats des études et de la faisabilité du nouveau tracé, les maîtres d'ouvrage prévoient un arbitrage politique d'ici fin 2014 sur le tracé à retenir pour la suite du projet. Pour faciliter cet arbitrage, les divers scénarios de tracés étudiés seront systématiquement comparés entre eux et avec la solution soumise à enquête publique. Il est à noter que le scénario évoqué par les maires d'Achères et de Poissy, consistant à poursuivre le projet sur le tracé actuel tout en étudiant parallèlement la possibilité d'un tracé urbain, sera vérifié dans les études afin d'en évaluer notamment les impacts en termes de coûts.

En cas de non faisabilité du nouveau tracé, le STIF envisage de prendre début 2015 (après saisine du Préfet des Yvelines) sa déclaration de projet sur la base du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête. Sur cette base, la phase d'Avant-projet pourra ensuite être engagée, et **l'impact sur le planning de mise en service de la TGO phase 2 aura été ainsi limité.**

Dans le cas d'une décision de poursuite du projet sur un nouveau tracé, induisant ainsi une modification substantielle du projet, il s'avèrera nécessaire de réaliser une enquête publique complémentaire, qui devra également faire l'objet d'un nouvel avis de l'Autorité Environnementale. Pour cela des études complémentaires (étude d'impact) seront nécessaires pour permettre la constitution d'un nouveau dossier d'enquête publique. 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. 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.**

Les maîtres d'ouvrage précisent enfin que les études complémentaires sur la 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 et les délais de recours contentieux sont purgés.

- 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.

Commentaires de la commission d'enquête

L'insertion urbaine dans Poissy constitue une variante trop importante pour pouvoir être analysée sans études préalables sur sa faisabilité ; son principe a été initié par le Conseil général des Yvelines, concerné aussi bien par la situation géographique du projet que par sa qualité de financeur.

Cette proposition étant survenue en cours d'enquête, et n'étant pas envisagée dans le dossier mis à la disposition du public, celui-ci n'a été informé que tardivement par la lecture de la lettre du 25 juin

2014 de Monsieur le Président du Conseil général et indirectement par l'organisation, à l'initiative de la commission, d'une prolongation de l'enquête ; en revanche les élus des communes traversées et du département du Val-d'Oise ont formulé des observations, certaines favorables, d'autres non.

En particulier, la Présidente de la commission d'enquête a reçu, après la clôture et postérieurement à la remise du procès-verbal de synthèse, la copie d'une lettre adressée en date du 22 août 2014 à Monsieur Jean-Paul Huchon, en sa qualité de Président du STIF, par Monsieur Dominique Lefebvre, député du Val-d'Oise et Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, dans laquelle celui-ci exprime sa "*plus vive préoccupation et (son) opposition à toute modification du tracé actuel de la phase 2 de la TGO*".

En effet, cette variante va être à l'origine d'un retard dans la poursuite des études et la réalisation de la phase 2 : les délais nécessaires à l'étude de faisabilité (entreprise dès le mois d'août 2014 par la Maîtrise d'ouvrage) et à la prise de décision sur les résultats de cette étude, même dans l'hypothèse d'un abandon du projet, auront une incidence sur le calendrier de la phase 2.

Si en définitive elle devait être adoptée, le retard pour la mise en service serait plus important ; il n'a pas été évalué par la Maîtrise d'ouvrage, mais serait de l'ordre de plusieurs années : reprise des études, nouvelle enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, modification des dossiers des enquêtes complémentaires, et notamment parcellaire, nettement plus importante que dans le tracé actuellement soumis à enquête, dans la mesure où l'insertion en ville devrait rendre nécessaire l'acquisitions de nombreuses parcelles publiques ou privées.

D'autre part, le chantier pour une réalisation en centre ville de Poissy serait beaucoup plus complexe.

La commission d'enquête a pris acte des termes de la lettre du 23 juillet 2014 adressée à sa Présidente par Monsieur Jean-Paul Huchon, Président du STIF et Monsieur Pierre Bédier, Président du Conseil général des Yvelines, lui demandant de conclure l'enquête publique sur la base du dossier actuel, tout en réservant la possibilité d'étudier rapidement la faisabilité de la variante ; s'agissant d'une demande émanant des deux principaux décideurs et financeurs du projet, la commission en prend acte, tout en rappelant qu'elle ne peut exprimer un avis motivé que sur le dossier mis à la disposition du public. Si la variante devait être adoptée, une enquête complémentaire, voire une nouvelle enquête publique (selon l'ampleur des modifications des objectifs premiers de la TGO) serait nécessaire.

La commission d'enquête prend acte également des déclarations de la Maîtrise d'ouvrage que les études complémentaires et la réalisation éventuelle de la variante par Poissy RER ne remettent pas en cause le calendrier et la mise en service de la phase 1.

Extensions vers Cergy et Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

L'attente d'une extension vers Cergy (phase 3) dans un délai rapproché a été mentionnée dans 17 observations.

Elle est notamment demandée, pour une mise en service à l'horizon 2025, dans la délibération du Conseil général du Val-d'Oise ; de même, plusieurs intervenants souhaitent un prolongement jusqu'à Versailles-Chantiers et/ou St-Quentin-en-Yvelines.