2013

La stratégie des acteurs lors de l'enquête d'utilité publique autour d'un projet de transport. L'exemple de la Tangentielle Ouest Phase 1.



MASTER TURP

Mémoire de stage du 15 avril au 30 septembre 2013

Sous la direction de :
Sophie FERNIER : tuteur entreprise
Christian DESMARIS : tuteur universitaire

Aurore DIDIER

09/09/2013

UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2 UNIVERSITÉ DE LYON

FSEG Faculté de Sciences Économiques et de Gestion

ENTPE

stif

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme]
Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)

[Tutelles]
- Université Lumière Lyon 2
- Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)

[Titre]
La stratégie des acteurs lors de l'enquête d'utilité publique autour d'un projet de transport.

[Sous-titre]
L'exemple de la Tangentielle Ouest Phase 1.

[Auteur]
DIDIER Aurore

[Membres du Jury (nom et affiliation)]

DESMARIS Christian : tuteur universitaire
FERNIER Sophie : tuteur entreprise

[Nom et adresse du lieu du stage]
STIF
39/41 rue de Chateaudun
75009 PARIS

[Entitled of Diploma]
Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies

[Supervision by authorities]

- Université Lumière Lyon 2
- Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)

[Title]
Actor's strategy during the public consulting of the public transport infrastructure

[Subtitle]
The « Tangentielle Ouest Phase 1 » case

[Author]
DIDIER Aurore

[Members of the Jury (name and affiliation)]

DESMARIS Christian : tuteur universitaire
FERNIER Sophie : tuteur entreprise

[Place of training]
STIF
39/41 rue de Chateaudun
75009 PARIS

Fiche bibliographique

[Résumé]

Les projets d'infrastructure de transport concernent de multiples acteurs : institutionnels, locaux, organisés ou non, visibles ou invisibles. Le présent mémoire situe les acteurs dans le contexte du projet de tram-train de la Tangentielle Ouest Phase 1 durant la phase d'enquête d'utilité publique.

Lors de cette période de consultation du public, ces acteurs émettent leurs avis sur le projet. Ces avis pèsent ainsi sur le projet de façon plus ou moins importante. Dans ce contexte, chaque acteur est amené à développer une stratégie afin de défendre leurs intérêts (particuliers ou généraux).

Ce mémoire vise à identifier les stratégies développées par ces acteurs et à situer le STIF dans cet environnement.

[Mots clés]

Enquête d'utilité publique / stratégie des acteurs / Tangentielle Ouest / tram-train / infrastructure de transport / consultation du public

Diffusion :

- papier : [oui/~~non~~]*
- électronique : [oui/~~non~~]*

(* : Rayer la mention inutile)

Confidentiel jusqu'au :

[Date de publication]	[Nombre de pages]	[Bibliographie (nombre)]
09/09/2013	82	4

[Summary]

A public transport infrastructure project involves several actors :public organizations, local actors, organized or not, visible or invisible. But they all have an impact on the project. This thesis places the actors in a tram-train's project called "La Tangentielle Ouest phase 1" during the public benefit enquiry.

During this public consultation, the actors give their opinions about the project. These opinions will influence the project in different ways, which will be more or less important. In this stage, each actor develops a strategy to increase or to defend their benefits (particular or global).

This thesis aims to identify this strategy and the several interactions between the different players and the place of the STIF in this organization.

[Key Words]

Public benefit enquiry / Actors'strategy / Tangentielle Ouest / tram-train / public transport infrastructure / public consultation

Distribution statement :

- Paper : [yes / ~~no~~]*
- Electronic : [yes / ~~no~~]*

(* Scratch the useless mention)

Declassification date :

[Publication date]	[Nb of pages]	[Bibliography]
2013/09/09	82	4

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier ma tutrice d'entreprise Sophie Fernier, chargée de projet de la Tangentielle Ouest au sein de la division FER du Département des Projets d'Investissement du STIF d'avoir pris le temps de relire mon mémoire.

Mes remerciements vont aussi à Gilles Fourt, chef de la division FER, pour m'avoir permis d'effectuer mon stage au sein du STIF.

Merci également à toute la division FER : Marion Adda, Valérie Colombier, Christophe Deniau, Emmanuel Dommergues, Mickael Folliot, Cedric Genton, Kieu Nhi Nguyen, Christian NATHHORST, Ivan Tixier pour leur sympathie et leur soutien durant mon stage.

Je tiens à remercier Christian Desmaris d'avoir accepté de suivre ce mémoire.

Je tiens aussi à remercier Patrick Bonnel et Bruno Faivre d'Arcier, responsables du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes, pour la qualité des enseignements dispensés cette année.

Enfin, merci à tous les étudiants de la promotion 21 du Master TURP particulièrement Marc, pour leur soutien et leur encouragement tout au long de l'année.

Sommaire

INTRODUCTION 9

1 L'ENVIRONNEMENT DES ACTEURS : LE PROJET DE TRANSPORT ET L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE 11

1.1 LE PROJET DE TANGENTIEL OUEST (TGO), UN ENJEU POUR RELIER LE TERRITOIRE 13
1.2 L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO, UN ENJEU STRATEGIQUE DANS LA REALISATION DU PROJET 41

2 L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, UNE PHASE STRATEGIQUE POUR LES ACTEURS 51

2.1 LES ACTEURS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TGO, QUI SONT-ILS ? QUEL EST LEUR POUVOIR ? 53
2.2 CLASSIFICATION DES OBJECTIFS DES ACTEURS DURANT L'ENQUETE PUBLIQUE 59
2.3 ANALYSE DE LA STRATEGIE DES ACTEURS ET DE LA PLACE DU STIF 65

CONCLUSION 73

ANNEXES 74

ANNEXE 1 : EPCI DE L'AIRE D'ETUDE DE TGO 74
ANNEXE 2 : DENSITE DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET 75
ANNEXE 3 : COMPARAISONS DES VILLES TRAVERSEES SELON L'AGE DE LA POPULATION 75
ANNEXE 4 : COMPARAISON DES POPULATIONS DES VILLES TRAVERSEE PAR LE PROJET SELON LEUR CSP 76
ANNEXE 5 : CONSEIL D'ADMINISTRATION DU STIF 77

BIBLIOGRAPHIE 78

TABLE DES MATIERES 79

TABLE DES FIGURES 81

TABLE DES TABLEAUX 82

Lexique

Ae : Autorité environnementale

CDT : Contrat de Développement Territorial

CNMH : Commission Nationale des Monuments Historiques

COSU : Comité de Suivi

CSP : Catégories Socioprofessionnelles

DDT : Direction Départementale Territoriale

EPCI : Etablissements Publics de Coopérations Intercommunales

GC : Grande Ceinture

GCO : Grande Ceinture Ouest

DEUP : Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EUP : Enquête d'Utilité Publique

MECDU : Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme

MOA : Maître d'ouvrage

PDUIF : Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France

PN : Passage à Niveau

RFN : Réseau Ferré National

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

SMR : Site de Maintenance et de Remisage

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France

TGO : Tangentielle Ouest

ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

INTRODUCTION

Depuis la décision de lancement du chantier du Nouveau Grand Paris, de nombreux projets sont en cours d'étude et de réalisation en Ile-de-France. Ce vaste programme qui se situe dans la Région francilienne est un territoire étendu à forts enjeux économiques et urbains. Pour répondre aux exigences d'agrandissement de la métropole, le développement des transports en commun devient incontournable.
Ainsi, le projet en étude de la Tangentielle Ouest (TGO) s'inscrit dans ce développement en apportant une infrastructure de tram-train traversant les Yvelines du nord au sud d'Achères à Saint-Cyr-l'Ecole en passant par Saint-Germain-en-Laye. L'inscription du projet dans le cadre général du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) apparaît pour la première fois en 1994. Vingt ans après, l'Enquête d'Utilité Publique (EUP) de la phase 1 du projet de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013.

Notre étude s'intéresse précisément à cette phase clé du projet que j'ai suivi lors de mon stage au sein du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Il s'agit également d'une des étapes de validation du projet indispensable à sa poursuite. La période de l'enquête publique est étudiée dans un sens plus large que la seule période de consultation du public. Elle débute à la préparation du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) jusqu'à la décision du préfet de déclarer ou non l'utilité publique du projet.

De nombreux enjeux sont mis en exergue pendant cette période de consultation du public, notamment du fait de la multiplicité des avis donnés lors de l'enquête d'utilité publique.

Les nouvelles infrastructures de transport en commun impliquent de nombreux acteurs tout au long de leur vie. De l'idée jusqu'à la réalisation, ces acteurs vont intervenir sur le projet d'une manière directe ou indirecte. Pendant la phase de l'enquête publique, le projet est soumis aux avis d'acteurs différents par leur statut, leur objectif, leur pouvoir. Ces acteurs, comme l'énonce Michel CROZIER, spécialiste en sociologie des organisations, sont des entités sociales qui agissent pour atteindre leur objectif en mettant en place une stratégie. Le projet TGO est ainsi, soumis à l'avis de l'Etat et de ses services, des commissaires enquêteurs, des collectivités impactées par le projet, des maires et élus du territoire et du public au sens large. Face à la stratégie de ces différents acteurs, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en tant que maître d'ouvrage au même titre que Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF sur le projet doit lui aussi atteindre ses buts. L'objectif général est de porter le projet de ses études jusqu'à sa réalisation. Depuis 2005, le STIF au travers de sa nouvelle prérogative de maître d'ouvrage doit accompagner l'enquête d'utilité publique pour permettre la continuité et la réalisation effective du projet.

La multiplicité de ces acteurs (institutionnels ou non, politique ou non, organisés ou non, visibles ou invisibles) nous amène à nous interroger sur leur stratégie durant la phase d'enquête d'utilité publique du projet TGO phase 1. L'identification de tous acteurs qui gravitent autour du projet de TGO pendant la phase de l'enquête publique est un premier problème à soulever. Il s'agit ensuite de comprendre quel pouvoir possède chacun des acteurs au travers de leur moyen d'action. Ces moyens peuvent être visibles lors de l'enquête publique car encadrés par la loi mais ils peuvent également émerger grâce à des ressources propres à chaque acteur.

Dans ce contexte de stratégie, le STIF, en tant que porteur du projet doit se situer en face et en collaboration avec ces acteurs pour réussir cette étape et engager la poursuite des études. Il est amené à mobiliser ses ressources pour appuyer l'opportunité du projet. C'est-à-dire, comprendre comment le STIF peut amener les différents acteurs à converger vers le projet, comprendre sur quels acteurs il peut s'appuyer pour porter le projet.

Dans une première partie, nous décrirons et analyserons le contexte du projet TGO afin de connaître les objectifs et les enjeux du projet. En parallèle, nous décrirons le cadre de l'enquête d'utilité publique. En effet, le cadre législatif de cette procédure administrative de consultation du public est régi par des règles strictes. Le Stif en tant que maître d'ouvrage est contraint de suivre ces étapes. Ce cadrage nous permettra de connaître les marges de manœuvre des maîtres d'ouvrage pour mener leur stratégie.

Dans une deuxième partie, nous analyserons la stratégie des acteurs, tout d'abord en les identifiant et en qualifiant leur pouvoir. Il s'agira ensuite de connaître les convergences et les divergences des acteurs face aux enjeux du projet pour construire le tableau de la stratégie des acteurs intervenant lors de l'enquête d'utilité publique. Cette deuxième partie s'interrogera sur la place du STIF en tant que maître d'ouvrage, nouvelle prérogative qu'il porte depuis 2005.

1 L'ENVIRONNEMENT DES ACTEURS : LE PROJET DE TRANSPORT ET L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Les acteurs se positionnent dans un contexte défini par le projet de transport TGO et plus particulièrement dans notre cas au moment de l'enquête d'utilité publique.

La définition d'un projet de transport est la traduction de besoins particuliers de déplacements qui s'insèrent dans un cadre général du territoire. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) ainsi que le Nouveau Grand Paris, établissent les lignes directrices du territoire francilien et plus particulièrement les grands enjeux du territoire en matière de mobilité. Au travers de la définition de ces objectifs de déplacement, le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France assure la mise en œuvre des politiques du SDRIF et du PDUIF dans le domaine des transports. Il est également parfois comme sur le projet TGO maître d'ouvrage.

Le projet de la Tangentielle Ouest (TGO) de Saint-Cyr-l'Ecole à Saint-Germain-en-Laye (Phase 1) et de Saint-Germain-en-Laye à Achères (Phase 2) s'inscrit dans ce cadre général afin de répondre aux besoins du territoire des Yvelines. Ce projet de tram-train suit un long processus d'études, de validation et de réalisation dans un cadre législatif strict.

Une des étapes clés de la vie du projet se situe au moment de l'enquête d'utilité publique. Elle se situe après les études de schéma de principe en vu de l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP). La phase d'enquête d'utilité publique doit répondre à des exigences légales fortes. Les maîtres d'ouvrages doivent apporter une attention particulière aux procédures administratives qui l'encadrent. Par ailleurs, cette phase de consultation du public est également une étape qui intègre les avis de services étatiques, des élus locaux mais également de citoyens. Afin d'appréhender les enjeux de cette étape, il faut comprendre son déroulement et son cadre, notamment pour un public non initié aux procédures juridiques.

Dans une première partie, le contexte dans lequel s'insère le projet TGO est décrit (territoire, historique, caractéristiques principales) afin de comprendre quels sont les enjeux du projet. Dans une deuxième partie, l'enquête d'utilité publique est décrite au travers de son cadre juridique et de son application sur le projet TGO phase 1.

1.1 Le projet de Tangentiel Ouest (TGO), un enjeu pour relier le territoire

Le projet de transport de la Tangentielle Ouest est un projet de transport en mode tram-train. Le projet TGO se compose de deux phases : la première de Saint-Cyr-l'Ecole RER C à Saint-Germain-en-Laye RER A, la seconde de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville.

La première phase consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest (mise en service depuis 2004) au Nord, de Saint-Germain Grande Ceinture à Saint-Germain RER, puis au Sud, de Noisy-le-Roi à Saint-Cyr RER. Il s'inscrit entièrement dans le département des Yvelines et traverse 9 communes (Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bally, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles).

La définition d'un projet de transport passe par le diagnostic du territoire et des déplacements pour appréhender les besoins en mobilité. Le projet se précise ensuite grâce une série d'étude et de dossier soumis à validation par les porteurs du projet et les financeurs.

Les projets doit par ailleurs s'inscrire dans un schéma d'ensemble constitué par les documents de planification et par son inscription dans un cadre de financement (Contrats de Projets Etat Région (CPER) et Contrats Particuliers Région Département (CPRD) dans le cas de TGO).

Dans cette partie, nous appréhenderons le territoire pour ensuite rappeler le contexte historique du projet qui abouti au projet soumis à l'enquête d'utilité publique. Nous identifierons ces objectifs et ces enjeux. Enfin nous verrons, comment le projet s'insère dans les documents de planification du territoire et dans les CPER et CPRD.

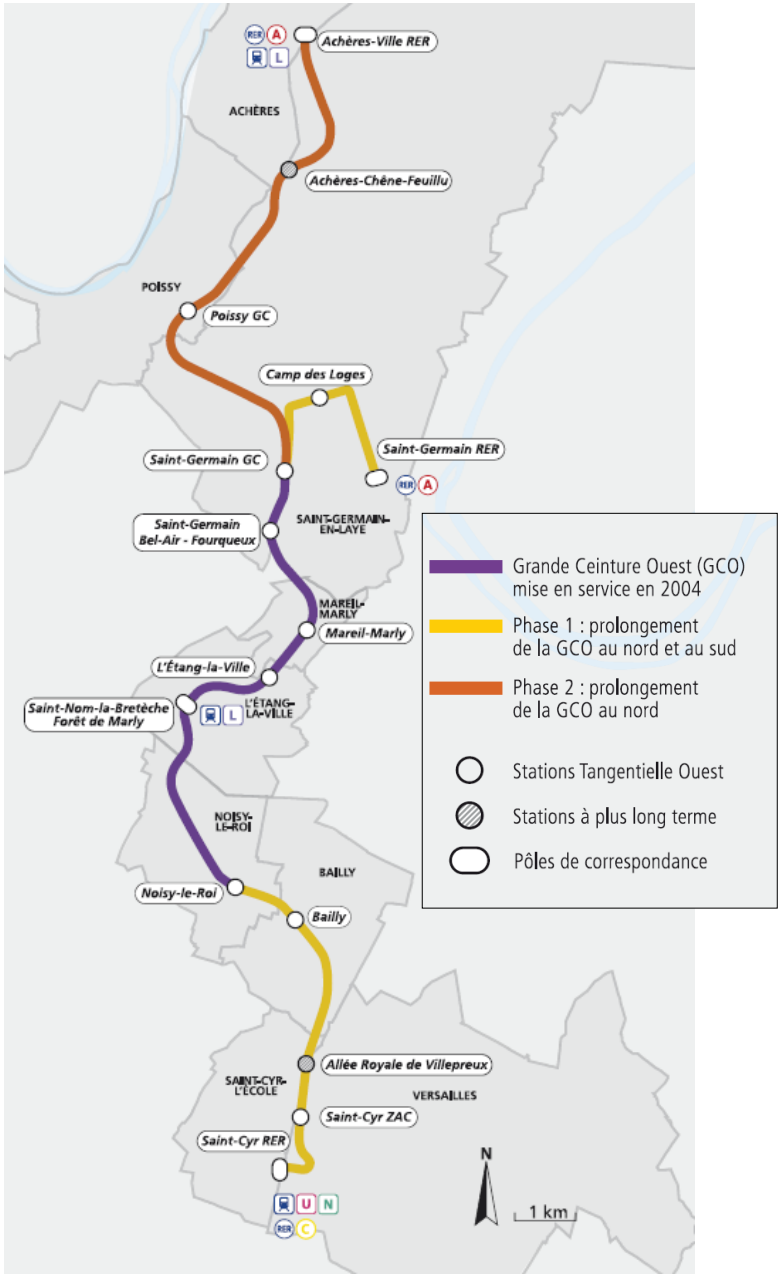


Figure 2 : Projet de Tangentielle Ouest Phase 1 et 2
(Source : site internet TGO)

1.1.1 Un territoire varie en besoin d'infrastructure de transport de rocade

Alors même que le projet de transport est déjà définit aujourd'hui, il est important de comprendre le contexte territorial dans lequel s'inscrit la TGO.

Les Yvelines se situent à l'Ouest de la Région d'Ile-de-France en Grande Couronne. Il est le 8ème département français par sa population avec 1,407 millions d'habitants en 2009[1] et s'étend sur 2 284 km^2. (cf : annexe 1 : le territoire des Yvelines).

Le périmètre étudié se concentre sur les communes de Buc, Versailles, Le Chesnay, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Fontenay-le-Fleury, Bailly, Noisy-le-Roi, L'Etang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Mareil-Marly, Marly-le-Roi, Fourqueux, Chambourcy, Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Ce périmètre fait référence à celui du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales[2] (DOCP 2006) du projet de TGO Phases 1 et 2.

Les communes du secteur concernées appartiennent à quatre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) : la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP), la Communauté d'Agglomération Poissy-Achères-Conflans (PAC), la Communauté de Communes Gally-Mauldre et la Communauté de Communes Saint-Germain Seine et Forêts. (*cf. Annexe 1 p.70*)

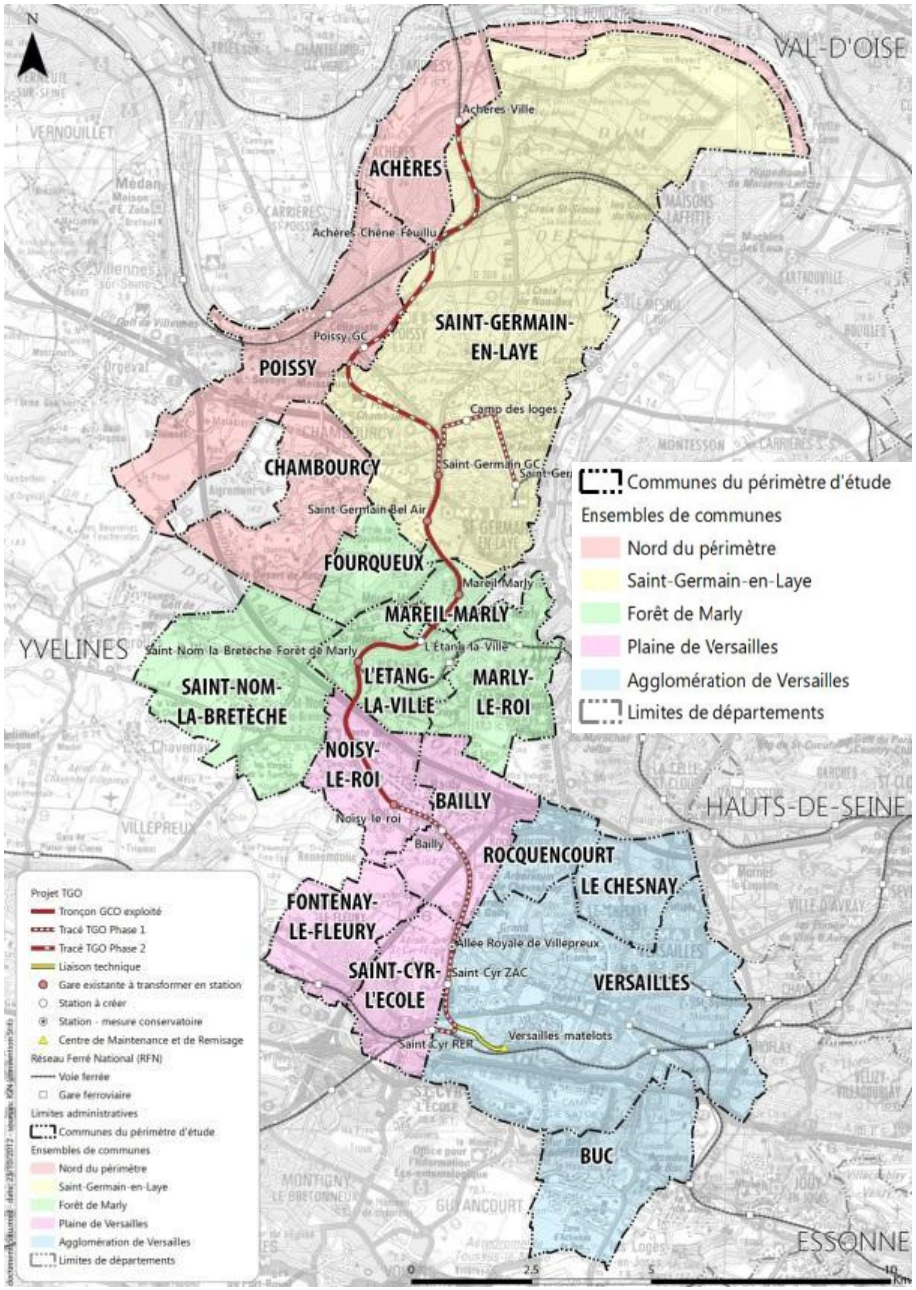


Figure 3 : Communes de l'aire d'étude du projet TGO
(Source : DEUP TGO Phase 2)

[1] INSEE, 2009
[2] Le DOCP 2006 est le premier document approuvé par le Conseil d'administration du STIF le 5 juillet 2006 sur le projet TGO.

1.1.1.1 Un territoire générateur de déplacement

1.1.1.1.1 La géographie du territoire, un patrimoine environnemental à conserver

Le territoire est caractérisé par des ressources environnementales importantes comme les forêts domaniales de Marly-le-Roi et de Saint-Germain-en-Laye, ainsi que la zone classé de la Plaine de Versailles.

- Les forêts et étang

La **forêt domaniale de Marly-le-Roi** s'étend sur 2 800 ha. La **forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye** s'étend sur 3 500 hectares au cœur des Yvelines. Elles sont les plus grands massifs forestiers du département après la forêt de Rambouillet. Par ailleurs, suite à l'urbanisation intensive des dernières décennies, ces forêts sont désormais entourées par des zones d'habitation et sont très morcelées par des voies de communication (A104, RD190, RN184)

Le petit marais près de la gare de l'Etang-la-Ville est une station botanique remarquable du fait de la présence de la Prêle panachée[3].

Ces zones géographiques sont identifiées en tant que ZNIEFF relevant leur intérêt faunistique et floristique. **Ces secteurs doivent au maximum être préservés.**

- La Plaine de Versailles

La plaine de Versailles est une région naturelle de France qui s'étend dans les Yvelines entre le Château de Versailles à l'Est et la vallée de la Mauldre à l'Ouest. Sa partie Est, qui se trouve dans le prolongement du parc de Versailles et correspond à l'ancien domaine de chasse des rois de France, a été classée en 2000 au titre de la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire.

[3] Fougère protégée en d'Ile-de-France. Seuls deux pieds de cette plante rare se sont maintenus jusqu'à aujourd'hui à cet endroit de l'Etang-la-Ville malgré une action de sauvegarde faisant intervenir le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien, la Direction Régionale de l'Environnement d'Ile-de-France et l'Office National des Forêts.

1.1.1.1.2 Le patrimoine culturel, un enjeu pour sa protection

Le patrimoine culturel et historique du territoire est riche. Il compte notamment des hauts lieux touristiques internationaux, le Château de Versailles et le Château de Saint-Germain-en-Laye tous deux classés parmi les Monuments historiques. Cette inscription leur donne un enjeu quant à la préservation de leur site. Il s'agit notamment de garantir l'aspect visuel. Ainsi, le nouveau projet de transport ne doit pas l'altérer.



Figure 4 : Forêt de Saint-Germain-en-Laye (Source : DEUP TGO phase 1)



Figure 5 : Château de Versailles *(Source : DEUP TGO phase 1)*

1.1.1.1.3 Une population discontinue sur le territoire

Le territoire compte environ 192 000 habitants[4]. Sur le périmètre d'étude, six ensembles d'urbanisation se détachent, avec une densité de plus de 20 habitants par hectare en 1999.

- **Les communes du nord du périmètre** (Achères, Poissy) ont pour point commun une relative autonomie par rapport à Saint-Germain-en-Laye ; notamment par leurs industries (PSA Peugeot-Citroën) et le projet de développement du Port Confluence Seine Métropole (ouverture de la Seine à l'Europe du Nord via le canal Seine-Nord).

- **Un ensemble centré sur Saint-Germain-en-Laye** et s'étendant sur la partie sud de Saint-Germain-en-Laye et le nord de Fourqueux et Mareil-Marly. Saint-Germain-en-Laye remplit une fonction de pôle de transport, de commerces et d'emplois qui offre à la ville un rayonnement sur tout l'ouest parisien.

- **Les communes résidentielles de la forêt de Marly** (Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche et Marly-le-Roi). Elles offrent un cadre de vie naturel attractif, mais disposent de peu d'emplois et sont fortement dépendantes de Saint-Germain pour les équipements commerciaux, administratifs et scolaires.

- **Les communes de la Plaine de Versailles** (Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Cyr-l'Ecole et Fontenay-le-Fleury) qui sont attirées par Versailles pour les équipements scolaires et administratifs. Les emplois offerts sur place sont relativement peu nombreux.

- **La commune de Versailles** offre un important pôle d'emplois, de transport et d'équipements. Son rôle de préfecture lui confère un rayonnement sur l'ouest parisien. Son patrimoine historique, architectural et urbain lui confère un rayonnement international.

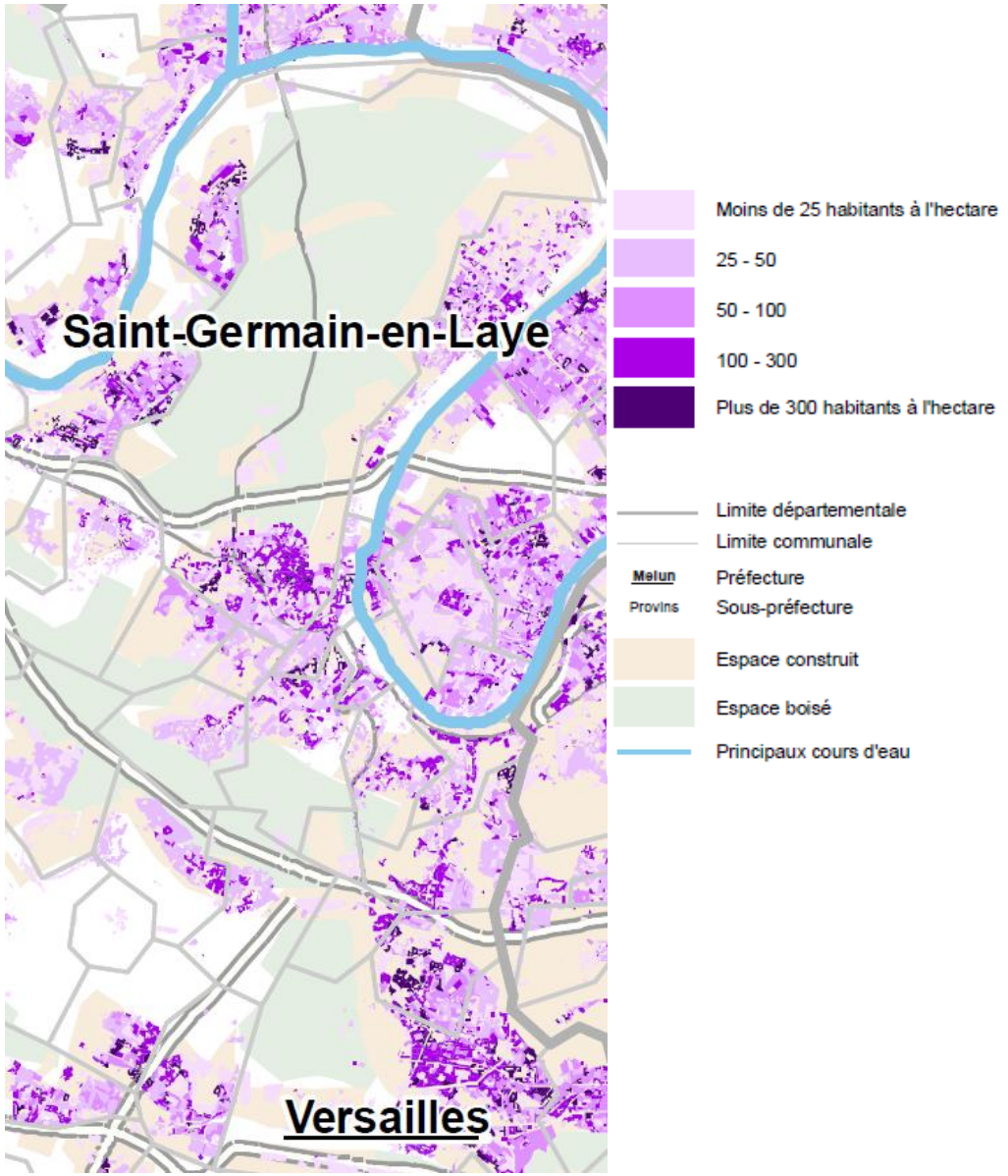


Figure 6 : Densité de la population en 1999, (*Source : IUA Ile-de-France*)

[4] INSEE, 2009

Les villes traversées par le projet TGO comptent un **nombre inégal** d'habitants comme on peut le voir sur la graphique ci-dessous.

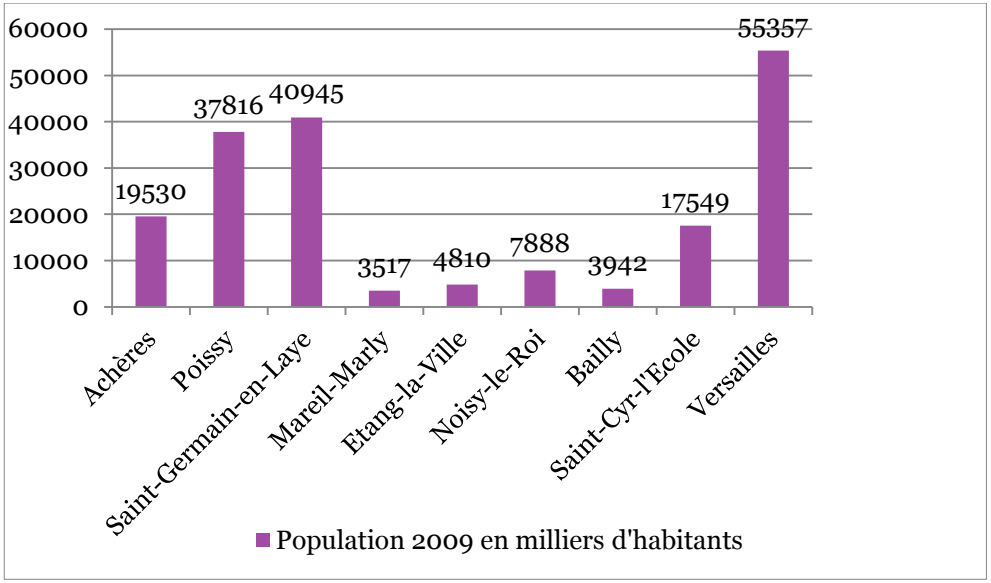


Figure 7 : Population 2009 par commune traversé par le projet en milliers d'habitants(*Source : INSEE 2009*)

Le territoire est caractérisé par une **population jeune** avec un **taux de chômage** (au sens de l'INSEE) qui se situe en dessous de la moyenne nationale en 2009 **(9,6%).** Poissy et Achères comptent le taux le plus élevé aux alentours de 7% de la population active. Alors que toutes les autres communes se situent en dessous de 6%. Les cadres et profession intellectuelles supérieures sont surreprésentés par rapport à la moyenne nationale (9,4%) dans toutes les communes traversées par le projet (*cf. Annexe 2 p.71*).

.

1.1.1.1.4 Des déplacements motorisés qui saturent le réseau viaire

La forme urbaine et la configuration des transports sont des déterminants majeurs de la manière de se déplacer sur un territoire. Ainsi, en **Grande Couronne, la mobilité en voiture particulière a cru** alors que sur les autres territoires franciliens la part de la voiture a diminué de 1976 à 2010[5]. En Grande Couronne, **88% des ménages possèdent au moins une voiture** et parmi eux, plus de 6% comptent trois voitures ou plus. De plus, on observe que la croissance la plus forte de déplacement a eu lieu en Grande Couronne. Depuis 1976, les déplacements hors marche à pied ont été multipliés par deux. La croissance des déplacements de banlieue à banlieue explique en partie ce phénomène.

Concernant, le réseau routiers et autoroutiers, le territoire étudié est caractérisé par des axes nationaux et départementaux en rocade (RN13, RN186, RN12, RD190) et autoroutiers radiaux très chargés (A13, A12, 186). Des ralentissements se forment en entrée des agglomérations de la zone d'étude, notamment à Saint-Germain-en-Laye avec la RD190 et la RD284 mais aussi à Saint-Cyr-l'Ecole avec la RD 7 et la RD10.

[5] *Source : Enquête Globale Déplacement 2012*

Le réseau ferré du périmètre d'étude est constitué essentiellement de lignes radiales vers Paris. Du nord au sud du périmètre sont concernées les gares suivantes :

- Achères Ville : RER A et Transilien L ;
- Achères Grand Cormier : RER A ;
- Poissy : RER A (terminus) et Transilien J ;
- Saint-Germain-en-Laye : RER A (terminus) ;
- Saint-Nom-la-Bretèche : Transilien L (terminus) et Grande Ceinture Ouest ;
- Versailles Rive Droite : Transilien L (terminus) ;
- Versailles Château (anc. Rive Gauche) : RER C (terminus) ;
- Versailles Chantiers : RER C (terminus en provenance de Massy), Transiliens N et U, TER ;
- Saint-Cyr-RER : RER C, Transiliens N et U.

La Grande Ceinture Ouest est l'unique liaison ferré de rocade qui dessert les gares de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture, Saint-Germain-en-Laye Bel-Air - Fourqueux, Mareil-Marly et Noisy-le-Roi.



Figure 8 : Réseau ferroviaire desservant la zone d'étude
(Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012)

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

➢ ***Échanges internes au périmètre :***

- **Les communes du nord du périmètre échangent entre elles 4 500 flux de navettes domicile-travail** (dont 2 050 vers Saint-Germain-en-Laye et 1 400 vers Poissy). 1050 flux de navettes domicile–travail en provenance de ces communes s'effectuent vers le sud, principalement à Versailles et au Chesnay (950 flux de navettes). 650 flux de navettes domicile travail s'effectuent du nord vers les communes du centre du périmètre, principalement à Marly-le-Roi (360 flux de navette).
- **Les flux de migrations pendulaires domicile-travail entre les communes du sud du périmètre sont nombreuses** : 6 700 dont 5 250 vers Versailles et le Chesnay. Les communes du sud du périmètre émettent 850 flux de navettes en direction des communes du nord du périmètre (dont 500 vers Saint-Germain-en-Laye et 250 vers Poissy), et 600 vers celles du centre (dont 250 vers Marly-le-Roi).
- **Les communes du centre du périmètre d'étude constituent un bassin multi polarisé**. Elles émettent des migrations pendulaires domicile-travail à proportions égales vers les communes du nord du périmètre (1 150 flux de navette, dont 850 vers Saint-Germain-en-Laye) et du sud (1200 flux de navette, dont 1050 vers Versailles-Le-Chesnay). Les migrations pendulaires domicile-travail entre ces communes sont inférieures, avec environ 650 flux de navettes domicile-travail.
- Malgré la présence de la Grande Ceinture Ouest, la part modale Transport en Commun (TC) est particulièrement faible sur les échanges avec Saint-Germain-en-Laye (11 à 30 %). À l'inverse, les réseaux bus et ferrés qui relient Versailles aux villes voisines sont attractifs avec une part modale TC moyenne de 41 %. La part modale TC des échanges avec Poissy est plus faible : elle oscille entre 16 % et 20 %.
-

➢ **Échanges externes :**

- Le périmètre d'étude émet environ autant de flux qu'il en reçoit : 86 000 flux de navettes domicile-travail reçus et 82 000 flux de navettes émis.
- Il génère des flux principalement vers les Hauts de Seine (31%), Paris (27%) et le reste des Yvelines (29 %). La part modale TC est forte pour les liaisons radiales (périphérie-centre avec 76% vers Paris et 49 % vers Hauts de Seine) mais **faible pour les liaisons de rocade** (périphérie-périphérie avec 19 % entre le périmètre d'étude et le reste des Yvelines).
- Les personnes travaillant dans le périmètre d'étude proviennent principalement du département des Yvelines (58 %), des Hauts-de-Seine (12 %), de Paris (8 %) et du Val-d'Oise (7 %). À noter que 6 % des flux proviennent d'Eure et Loir et d'Eure.
-

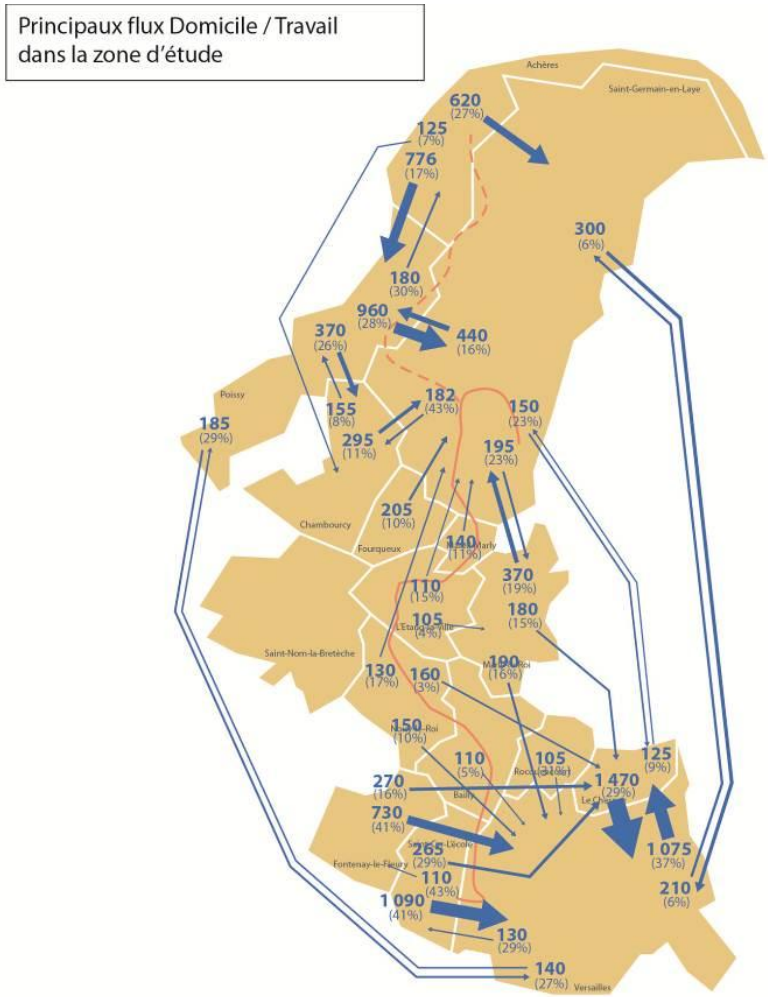


Figure 9 : Principaux flux Domicile/Travail dans la zone d'étude
(Source : DEUP TGO Phase 1)

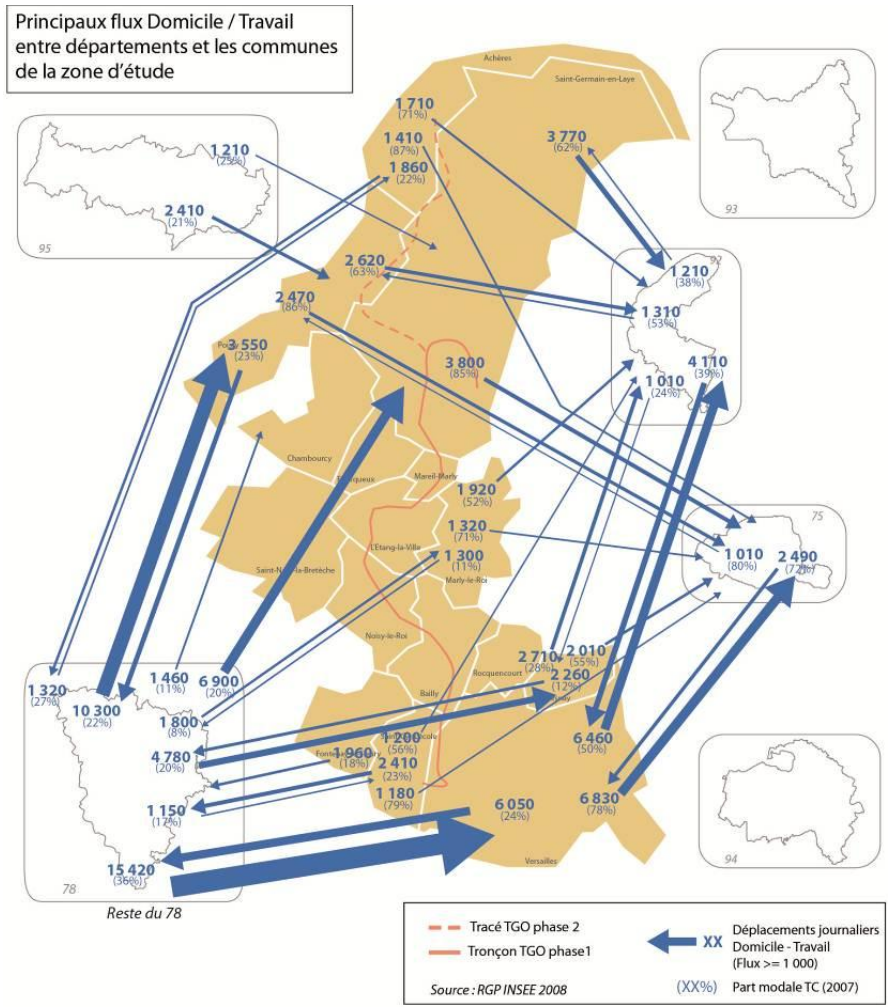


Figure 10 : Principaux flux Domicile/Travail entre départements et les communes de la zone
(Source : DEUP TGO Phase 1)

1.1.1.2 Un triple objectif pour les transports en commun

Dans ce contexte démographique et économique du territoire, les nouvelles infrastructures de transport doivent répondre à trois objectifs :

- **Permettre des liaisons interdépartementales Nord / Sud dans les Yvelines.**

Au regard des infrastructures routières de rocades saturées et des besoins en déplacement Nord/Sud du territoire, il s'agit de pallier le manque d'infrastructure en transport en commun pour répondre à cet objectif. Les besoins en déplacement sont importants sur les bassins Nord vers Poissy et Saint-Germain-en-Laye. Au Sud, le centre urbain de Versailles polarise également les déplacements. Une liaison en transport en commun permettrait de garantir une connexion du Nord vers le Sud et vice versa sans passer par Paris et permettrait un report modal vers les transports en commun ce qui réduirait la saturation à l'entrée des agglomérations du secteur d'étude.

- **Connecter les pôles générateurs de déplacements**

Les besoins en déplacement vers le centre économique de Paris, de Rueil-Malmaison et de Nanterre sont importants. Par ailleurs, le territoire des Yvelines compte également des générateurs de déplacement comme le pôle économique de Saint-Quentin-en-Yvelines au Sud et ceux de Poissy, Saint-Germain-en-Laye ou Cergy au Nord qui sont voués à se développer. Plusieurs projets de ZAC ou de projets d'urbanisation sont en cours sur le territoire, comme la ZAC Petite Arche à Achères, l'Eco quartier EOLE, le quartier Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye, la ZAC Renard à Saint-Cyr-l'Ecole, le projet urbain à Versailles-Chantiers… Le projet de transport doit permettre de garantir des liaisons fiables entre les zones d'urbanisation et les zones d'emplois du territoire.

- **Mailler l'infrastructure de transport avec les lignes radiales vers Paris**

Afin de maintenir des liaisons de bonne qualité vers l'Est du territoire notamment pour rejoindre Paris, le projet d'infrastructure doit permettre une correspondance et un maillage avec les lignes radiales du réseau de RER et Transilien. Au regard des 400 000 déplacements en 2012 du Département des Yvelines vers le centre de l'agglomération parisienne, l'intérêt d'une liaison Nord-Sud ne peut se faire qu'avec en complément des liaisons avec le réseau de transport existants.

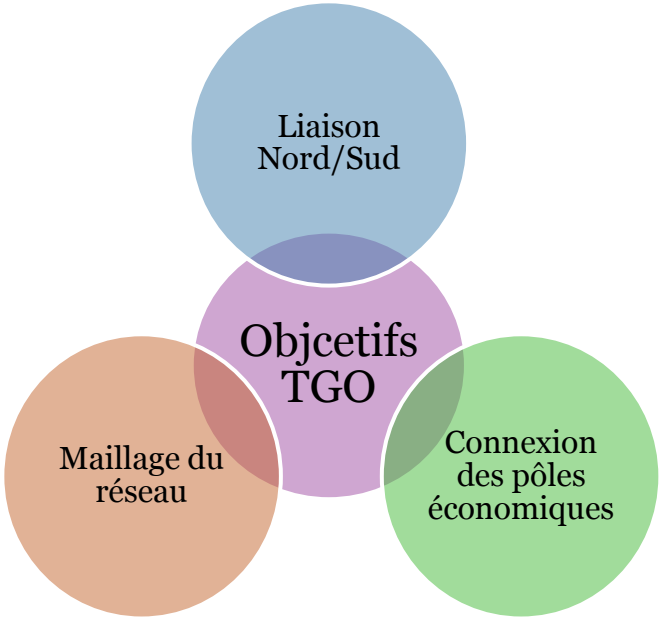


Figure 11 : Objectifs de la nouvelle infrastructure de transport

1.1.2 Le projet de Tangentielle Ouest, son historique et son cadre

Le projet de la Tangentielle Ouest phase 1 et 2 est issu d'un long processus de décision. Il a émergé suite à des réflexions globales sur le territoire comme nous avons fait le diagnostic dans les parties ci-avant. Il s'agit dans cette partie de comprendre le processus dans lequel est né le projet de Tangentielle Ouest.

1.1.2.1 De la Grande Ceinture au prolongement de la Grande Ceinture Ouest

Au XIX siècle, la Grande Ceinture est créée afin d'assurer l'interconnexion des lignes radiales reliant Paris à la province et soulager la ligne de Petite Ceinture. Cette ligne de chemin de fer forme une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique. En 1886, trois tronçons sont exploités, la ligne circule entre Noisy-le-Sec, le Bourget et Achères, entre Juvisy et Versailles et entre Villeneuve-Saint-Georges et Massy-Palaiseau.

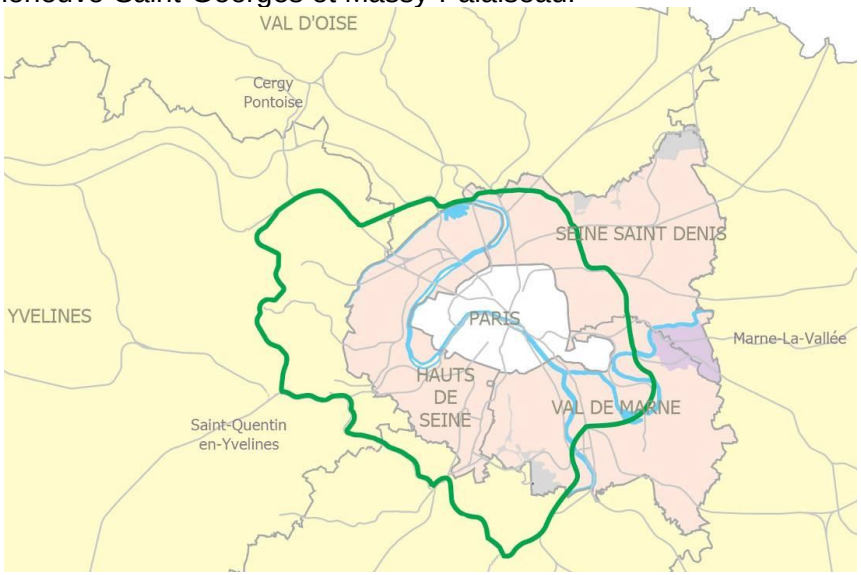


Figure 12 : Grande Ceinture Ouest *(Source : DEUP TGO Phase 1)*

A partir du début de la seconde guerre mondiale, à l'ouest parisien, la ligne de la Grande Ceinture perd son objectif de transport de personnes et est vouée au trafic de marchandises. La volonté de réouverture de la ligne au trafic de voyageurs se dessine durant les années 90. Le projet de ligne Saint-Lazard - Saint-Germain-en-Laye - Noisy-le-Roi est présenté en enquête publique en 1993. Néanmoins, il se voit modifié suite à un recours devant le Conseil d'Etat. Après cette décision de justice, une ligne entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi constitue le nouveau projet de transport mis en service le 12 décembre 2004.

Cette ligne constitue désormais la Grande Ceinture Ouest. D'une longueur de 9 km, elle dessert 5 villes : Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi. Cette ligne se voit toutefois accueillir un très faible nombre de voyageurs par jour (2000 voyages/jour). Cette situation s'explique par la desserte de territoire possédant peu de pôle générateur de déplacement et une connexion avec les lignes radiales du réseau RER et Transilien inexistante ou peu attractive.

Le projet de la Tangentielle Ouest Phases 1 et 2 répond ainsi à l'objectif de prolonger cette ligne afin de donner une réelle fonction de tangentielle du Nord au Sud dans le territoire des Yvelines, en augmentant le maillage de la ligne au réseau ferré régional et en reliant les pôles d'habitat, d'études et d'emplois du secteur étudié.

Le projet de Tangentielle Ouest Phase 1 consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest vers le Sud de Noisy-le-Roi à Saint-Cyr-l'Ecole et au Nord de Saint-Germain Grande Ceinture à Saint-Germain RER. Dans une deuxième phase, la Grande Ceinture est prolongée vers le Nord de Saint-Germain-Grande Ceinture à Achères et Poissy.

1.1.2.2 Le projet de Tangentielle Ouest, une succession d'études et de décisions

De 1965 avec la naissance du concept de tangentielles à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, de nombreuses études et décisions ont fait évoluer le projet.

1965	Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris : inscription du concept de Tangentiels mais non concrétisé.
1994-1997	SDRIF et Projet Lutèce : inscription du projet de Tangentielle Ouest : Cergy – Massy.
2000-2006	Le Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 retient le projet de Tangentielle Ouest : liaison Achères Villes - Versailles Chantiers.
2001-2002	Abandon du terminus à Versailles Chantiers pour des raisons techniques. Nouvelles études et concertation du public sur une ligne Achères et Melun via Corbeil-Essonne (TGOS). Demande du STIF de poursuivre les études par les maîtres d'ouvrages RFF et SNCF. Suite aux études, décision d'abandonner le projet de la ligne TGOS pour deux projets distincts : Tangentielle Ouest (TGO) et Tram Train Massy-Evry (TTME).
2003-2006	Nouvelles études sur le projet TGO phase 1 et 2 et DOCP approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006.

1.1.2.3 Un projet commun, la décision du phasage et le décalage des procédures

Le phasage du projet a été un point important durant la phase de concertation du public (15 avril – 17 mai 2013) du projet de TGO phase 2 et lors de l'enquête d'utilité publique du projet de TGO Phase 1 (13 juin – 12 juillet 2013). Il a été notamment contesté par les citoyens et les élus des communes de la phase 2 du projet (Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Ainsi, la mémoire d'un projet est primordiale pour assurer son suivi surtout lorsqu'elle s'étend dans le temps comme le projet TGO.

D'un point de vue juridique, le phasage d'une opération relève de la programmation d'un projet. Il est de responsabilité des Maîtres d'ouvrage de fixer le calendrier de réalisation du projet au regard notamment des raisons techniques et financières dont ils ont connaissance.

La décision de phasage fait suite au Comité de Suivi[6] (COSU) du 26 mai 2005. Plusieurs scenarii de tracé vers le nord ont été étudiés et aucun n'arrivait à recevoir la validation de l'ensemble des acteurs.

[6] COSU : réunion des maîtres d'ouvrages, des élus du territoire concerné et des financeurs afin de montrer l'avancement du projet et acté des décisions. Suite à chaque réunion de COSU un compte rendu est écrit.

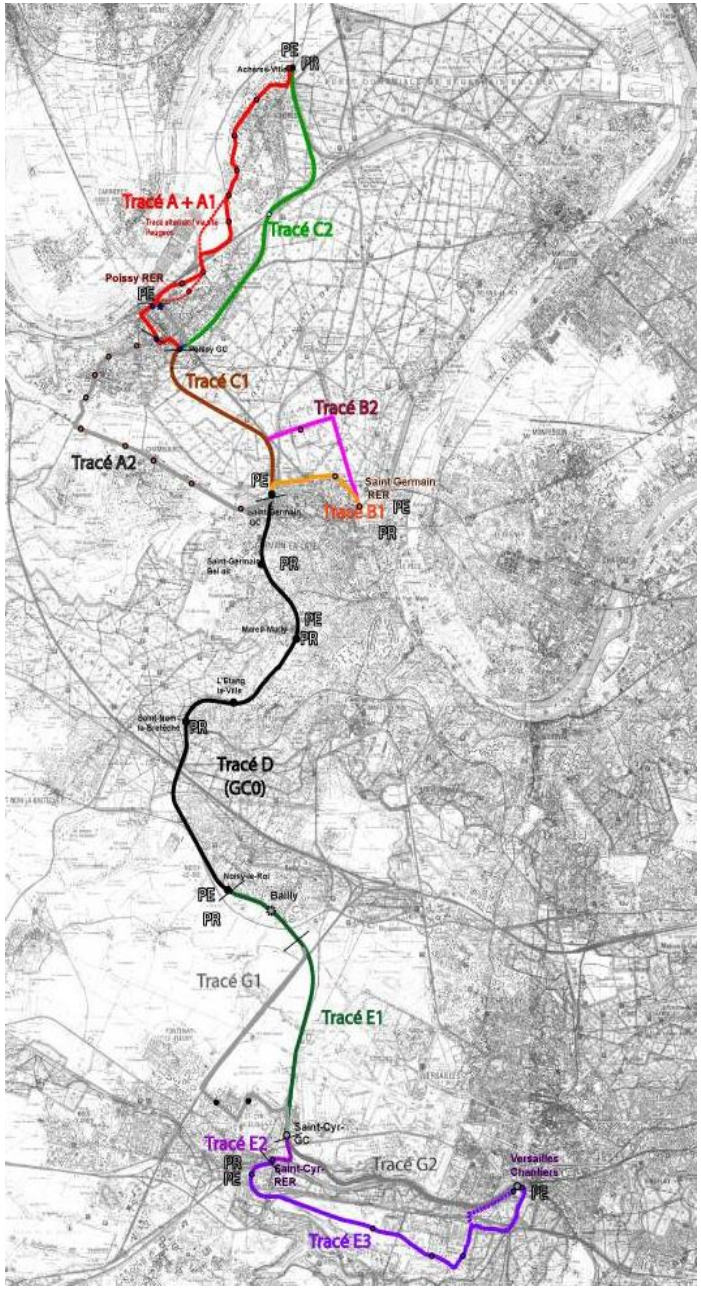


Figure 13 : scenarii proposés du tracé de TGO lors de la COSU de 2005
(Source : Ingerop, SNCF)

Il est ainsi décidé par le STIF en présence de tous les porteurs du projet de reporter le prolongement vers Achères.

De nouvelles études ont été menées afin de réaliser le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principal du projet de Tangentielle Ouest phases 1 et 2. Ce DOCP a été validé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006. Une concertation sur la base du projet de phase 1 a été organisée par le STIF, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Le calendrier présenté prévoyait une concertation débutant en septembre 2008 et se terminant en janvier 2009. Cette concertation a été réalisée en deux temps car le programme de l'opération tel que décidé au contrat particulier signé entre la Région Ile de France et le Département des Yvelines vient compléter le programme du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales approuvé par le Conseil du STIF du 5 juillet 2006, **par l'obligation d'assurer une correspondance de qualité avec la ligne SNCF Paris Saint Lazare / Mantes (Groupe V) rendant nécessaire la réalisation d'études** complémentaires.

La concertation s'est déroulée uniquement sur la première phase du projet TGO du **15 septembre 2008 au 11 octobre 2008**, dans les neuf communes traversées par le projet (Versailles, Saint-Cyr-l'Ecole, Bailly, Noisy-le-Roi, l'Etang-la-Ville, Mareil-Marly, Saint-Germain-en-Laye, Achères et Poissy). Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009.

De 2008 à 2011 une série d'études, sur le tracé au nord pour assurer une correspondance avec les lignes du groupe V a été menée.

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

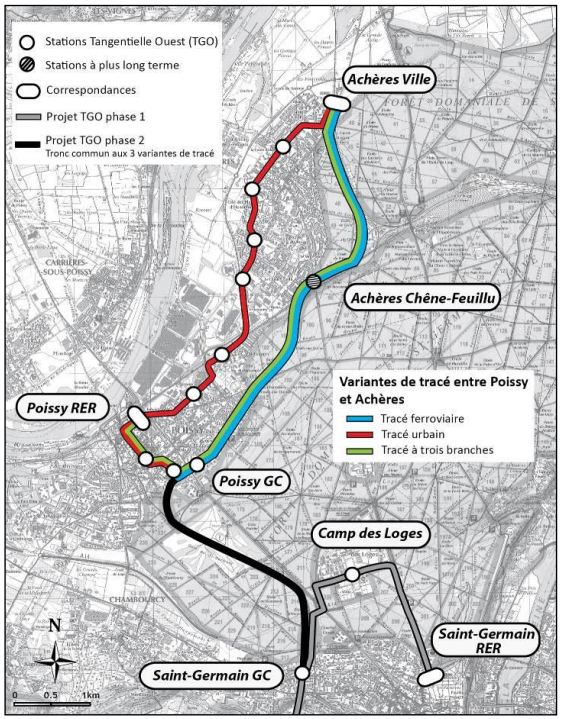


Figure 14 : Scenarii étudiés de 2008-2011
(*Source : STIF*)

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

Le **DOCP** a fait l'objet d'une **actualisation pour la phase 2** avec pour objet d'être le support de la présentation au public pour la phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville dans le cadre de la concertation qui s'est tenue du 15 avril au 17 mai 2013. L'enquête d'Utilité Publique de la phase 1 entre Saint-Cyr-l'Ecole et Saint-Germain-en-Laye a eu lieue du 13 juin au 12 juillet 2013.

1.1.3 Le projet soumis a l'enquete d'utilite publique

Le projet de TGO soumis l'enquête d'utilité publique est la première phase de Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013 dans les sept communes traversées par le projet du Nord au Sud, Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville, Noisy-le-Roi, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles.

1.1.3.1 Un projet de tangentielle en tram-train dans les Yvelines

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

La TGO desservira **12 stations :**

- Saint-Germain RER
- Camp des Loges
- Saint-Germain GC
- Saint-Germain Bel-Air
- Mareil-Marly
- L'Etang-la-Ville
- Saint-Nom-la-Bretèche
- Noisy-le-Roi
- Bailly
- Allée Royale de Villepreux (station en mesure conservatoire)
- Saint-Cyr ZAC
- Saint-Cyr RER

Trois stations (Saint-Germain RER, Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Cyr RER) sont en correspondance directe avec des modes lourds (lignes RER et Transilien). La distance interstation moyenne est de 2 km.

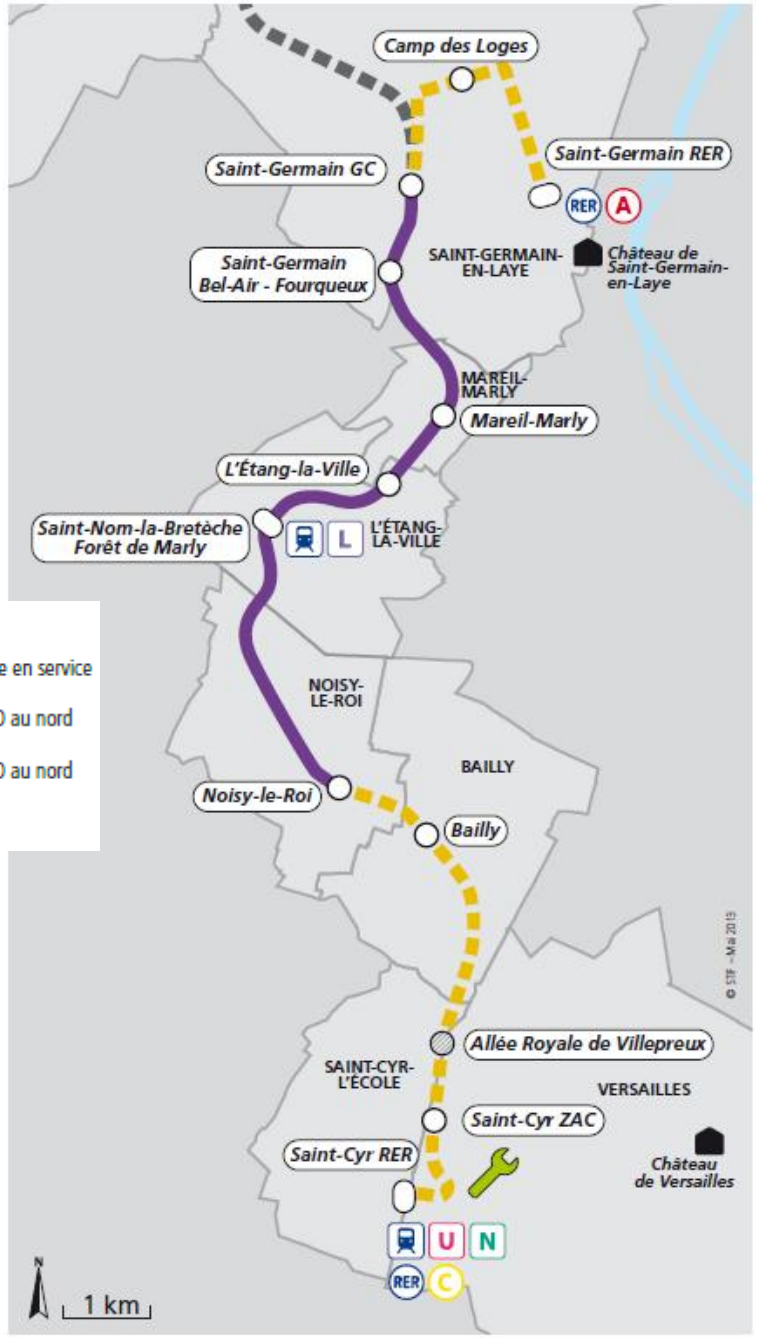


Figure 15 : Tracé TGO Phase 1 ***(Source : site internet TGO)***

1.1.3.1.1 Le tracé

De Saint-Germain GC à Saint Germain RER, une nouvelle infrastructure de type tramway (3,6 km) est créée. Lors de la concertation du public en 2008-2009 sur la Phase 1 du projet TGO, deux tracés ont été présentés pour relier Saint-Germain GC à Saint-Germain RER. Le tracé par le Camp des Loges (secteur voué à se développer accueillant un site militaire et des infrastructures sportives) a été retenu par les élus et le public.

Sur toute l'antenne urbaine, les poteaux support de ligne aérienne sont implantés en latéral, ceci par souci de minimiser l'emprise de la plateforme et donc de limiter les acquisitions foncières, ainsi que les **emprises sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, le long de la RN184 et de l'avenue des Loges**.

L'arrivée à Saint-Germain-en-Laye a fait l'objet d'une présentation, à titre d'information, devant la Commission Nationale des Monuments Historique (CNMH) en date du 12 avril 2012. L'intégration du projet dans ce secteur a fait l'objet d'une étude paysagère spécifique du fait de la présence du Château de Saint-Germain-en-Laye et de sa perspective le long de la RN184.

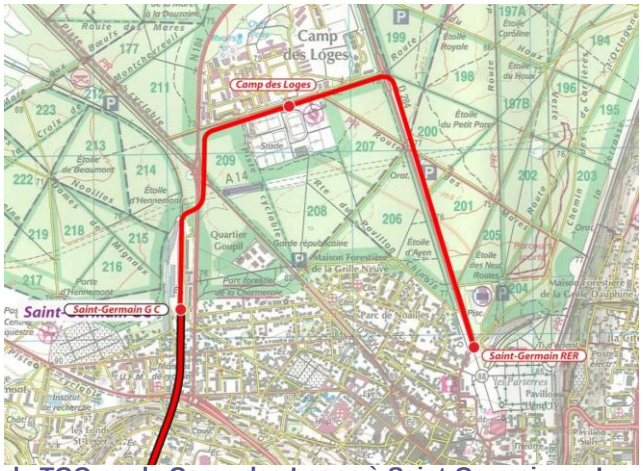


Figure 16 : Tracé de TGO par le Camp des Loges à Saint-Germain-en-Laye
(Source : DEUP TGO Phase 1)

De Saint-Germain GC à Noisy-le-Roi, la GCO est déjà mis en service depuis 2004. Il s'agit alors de réaménager les stations et les voies pour accueillir le nouveau matériel roulant tram-train, et de créer une station supplémentaire à l'Etang-la-Ville.

De Noisy-le-Roi à Saint-Cyr ZAC, la GCO est prolongée en réutilisant les voies existantes du RFN de la Grande Ceinture. Trois nouvelles stations seront créées, Bailly, Saint-Cyr ZAC et Saint-Cyr RER, une quatrième station pourrait être réalisée à plus long terme. A hauteur de la ferme de Gally, est créé un pont rail pour faire passer la RD7 sous la voie ferrée, supprimant ainsi le passage à niveau (PN1).

Une section est spécifiquement créée afin de relier le réseau Transilien N (Montparnasse), Transilien U (La Défense), le RER C et les lignes locales de bus à Saint-Cyr avec la TGO. Cette section consiste à sortir des voies de la GC pour créer une nouvelle infrastructure en forme de virgule.



Figure 17 : Virgule de Saint-Cyr
(Source : DEUP TGO Phase 1)

1.1.3.1.2 Les stations

Le potentiel de captage des populations sur une ligne de tram-train comme celui de la future TGO est d'environ 1 km autour de la station.

Ainsi, la localisation des stations tient compte des populations et emplois desservis, de la longueur des inter-stations et des points de maillage importants du réseau lourd.

Les gares existantes de la GCO seront aménagées afin de les rendre compatible avec le tram-train. Les nouvelles stations seront également aménagées en station de type tramway. La vente de titre de transport, l'information en temps réel, le mobilier urbain (abris et banc) seront en station.

Toutes les stations de la TGO sont accessibles au Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

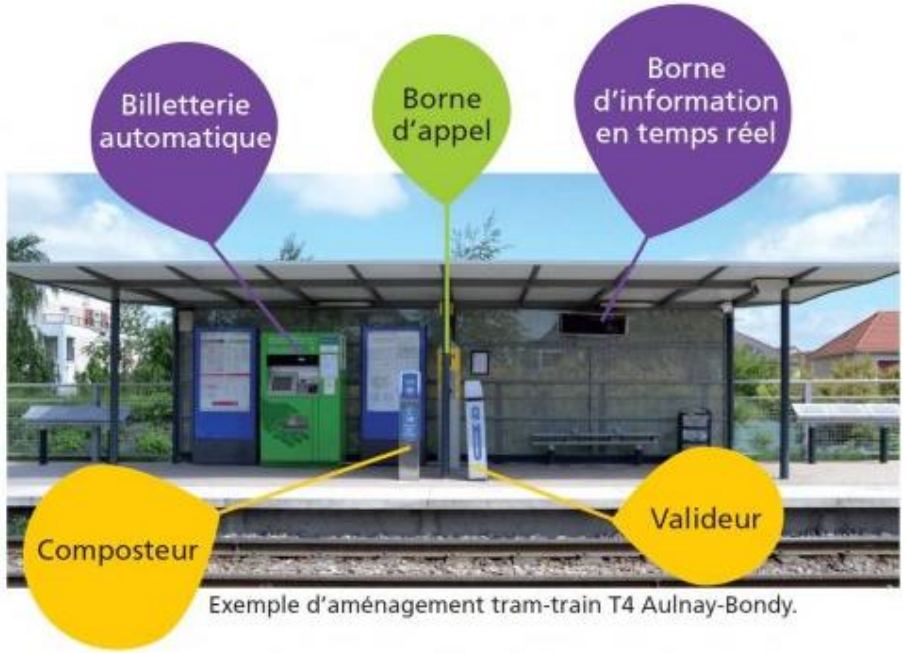


Figure 18 : Exemple d'aménagement des futures stations TGO
(Source : site internet TGO)

1.1.3.1.3 Le mode

Le choix du mode tram-train a été fait afin de pouvoir connecter la TGO au réseau lourd radial et permettre le maillage du réseau. Ainsi, le tram-train permet de circuler sur les voies du RFN mais également en urbain.

Ainsi, la TGO peut venir se connecter au RER A à Saint-Germain-en-Laye et à la gare RER de Saint-Cyr-l'Ecole, ce qui n'aurait pas été possible avec le mode train.

Le mode tram-train nécessite des zones de transition. Une zone de transition est un secteur géographique (ou une section de voie) qui permet à un tram-train de passer du RFN au réseau urbain et du mode tramway au mode train et vice versa.

La circulation d'un train sur le RFN et la circulation d'un matériel léger en zone urbaine présentent de nombreuses différences :

- Le changement de mode (conduite à vue en mode « tramway », conduite sur signaux d'espacement en mode « train ») ;
- Le changement de sens de circulation (à droite sur le réseau urbain, à gauche sur le RFN « classique ») ;
- Le changement d'alimentation électrique (750 V en urbain et 25 kV sur RFN).

La capacité d'une rame de 42 mètres comme le DUALIS d'ALSTOM est de 250 voyageurs.



Figure 19 : Matériel roulant envisagé : le tram-train Dualis
(Source : DEUP TGO Phase 1)

1.1.3.1.4 Les Passages à Niveau (PN)

Sur les parties de la GC reprises par le projet TGO, on dénombre actuellement dix passages à niveau (PN1 à PN10).

Dans un souci de sécurité et conformément à la circulaire Bussereau du 26 juin 2008, la politique du gestionnaire d'infrastructure, RFF, est de supprimer les PN. Dans ce contexte, même s'il s'agit d'une réouverture de ligne et non d'une création de ligne, il n'est pas envisageable de réutiliser la totalité des PN.

La carte localise les différents PN existant sur la GC et le chapitre précise la configuration qui a été retenue pour chacun au vu de l'analyse des besoins et des risques.

Tableau 1 : Tableau des caractéristiques des PN sur le tracé de TGO Phase 1

PN1	Ouvert aux modes actifs seulement Traversée des véhicules dénivelée
PN1.2, PN1.3, PN10	Suppression des PN
PN1.4, PN3, PN7	Passage des véhicules routiers et modes actifs
PN2 et PN2.2	Passages des modes actifs seulement
PN4	Passage des modes actifs seulement

Chaque PN sera aménagé pour assurer la sécurité de ces passages selon leur caractéristique spécifique. Il pourra s'agir de barrières automatiques, de chicanes pour couper l'élan, des signalisations sonores et visuelles...

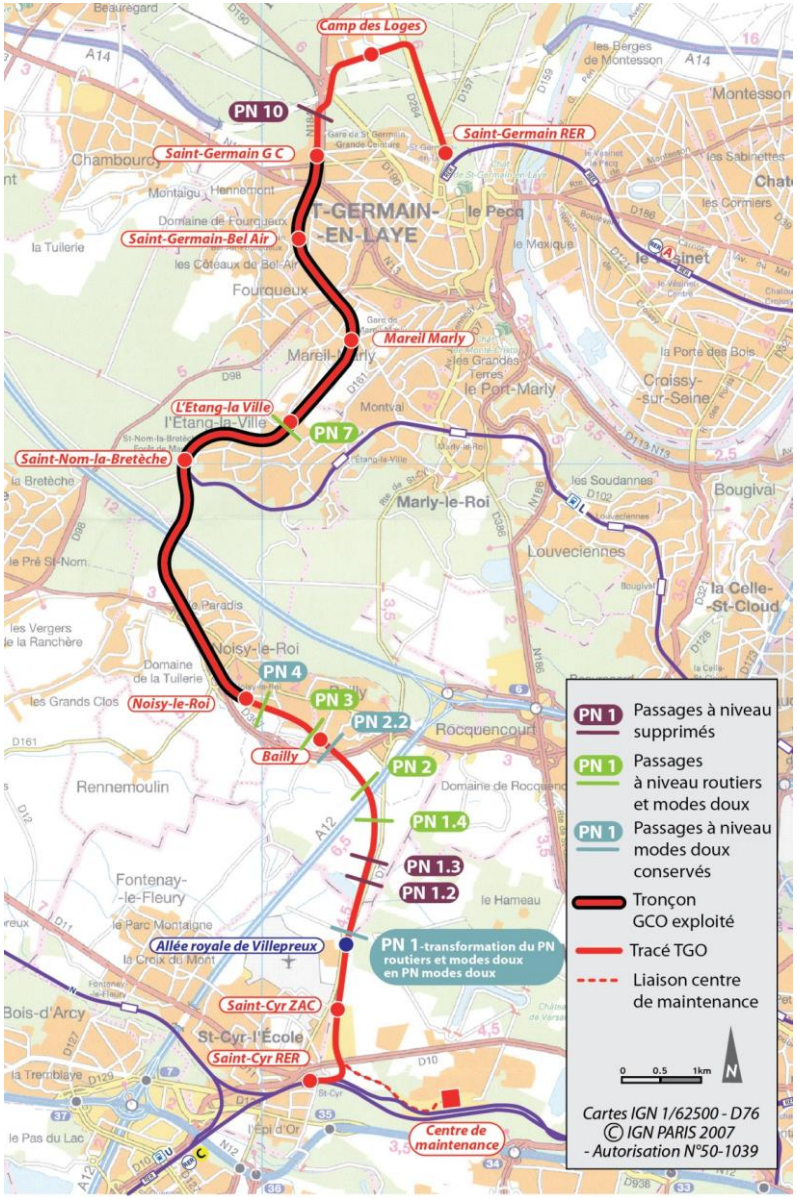


Figure 21 : PN sur le tracé de TGO *(Source : DEUP TGO Phase 1)*

1.1.3.1.5 Le SMR

Plusieurs lieux ont été étudiés pour l'implantation du site de maintenance et de remisage lors des études relatives à la phase 1 de la Tangentielle Ouest. Chaque site étudié a été évalué suivant différents critères (surface, topographie, impacts environnementaux, proximité par rapport à la ligne, etc.). Au terme de ces études, c'est le site de Versailles-Matelots, d'une surface suffisante et situé à 1 km du terminus sud de la ligne, qui a été retenu.

A noter que le terrain du site Versailles-Matelots se trouvant à 1 800 m à vol d'oiseau du Château de Versailles, est de ce fait situé dans la zone de protection du site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO du Château de Versailles, et présente une grande sensibilité historique et paysagère. Son intégration au site devra participer au maintien et à l'amélioration de ce paysage.

La CNMH a rendu un avis favorable à l'unanimité sous réserve que le site des « Matelots », le traitement paysager soit de qualité et tienne compte en particulier des vues à partir du château de Versailles et que l'on trouve un équilibre entre la création de bâtiments neufs d'une part et la destruction de bâtiments anciens d'autre part en termes de hauteurs, de volumes et de surfaces.

Le SMR accueillera les rames de la phase 1 et de la phase 2 du projet de TGO.

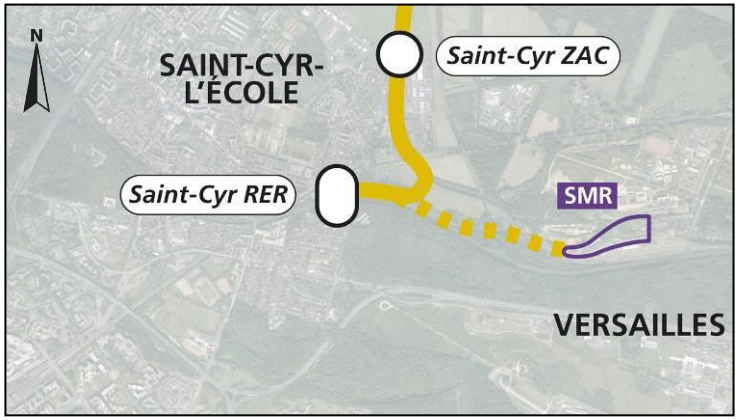


Figure 22 : Localisation du Centre de Maintenance de Versailles-Matelots *(Source : site internet TGO)*

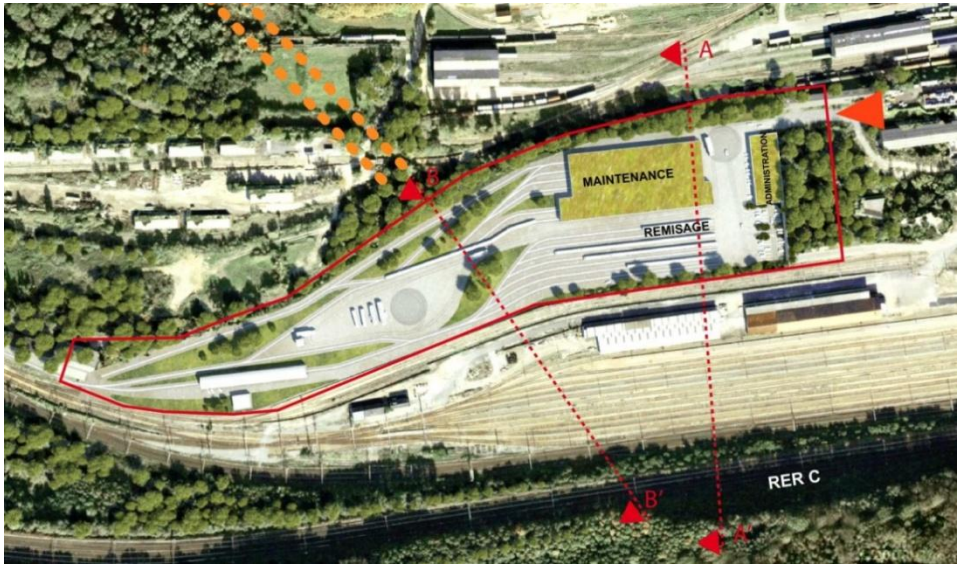


Figure 23 : Proposition de projet de Centre de Maintenance de Versailles-Matelots *(Source : DEUP TGO Phase 1)*

1.1.3.2 L'insertion du projet au Contrat de Projets Etat - Région et Contrat Particulier Région - Département et le coût du projet TGO

Le projet de transport de la TGO est financer par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines par le biais du Contrat de Projets Etats – Région[7] et du Contrat Particulier Région-Département[8].

1.1.3.2.1 Le Contrat de Projets Etat - Région (CPER 2007-2013)

Le Contrat de Projets Etat - Région 2007 - 2013 prévoit la réalisation des "études et premiers travaux de transport en commun" pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50 M€ partagée avec plusieurs autres opérations. Ce financement rentre dans le « Grand projet 5 : contribuer à l'accessibilité » du CPER 2007-2013.

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

Le **Contrat Particulier Région - Département (CPRD) 2007- 2013**, approuvé le 17 avril 2008, prévoit le financement de la Tangentielle Ouest avec une répartition des financements entre la Région et le Département des Yvelines fixée à parité 50 % - 50 %. Le contrat consacre un effort sur les déplacements en finançant une **opération de transports en commun majeure pour le développement du territoire des Yvelines et de l'Ile de France** : **la Tangentielle Ouest, une opération 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.**

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

Les financeurs du projet de la Tangentielle Ouest sont donc l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines. D'autres Contrats devraient venir financer le projet TGO pour les cinq années suivantes.

1.1.3.2.3 Le coût du projet

Le coût du projet était estimé, au stade DOCP en 2006 à 143,3 M€ (aux conditions économiques de 2005) pour la variante passant par le Camp des Loges.

Le coût du projet a été réévalué à 220,3 M€ (CE 01/2011) compte tenu des exigences fortes d'intégration paysagères tout au long du tracé et notamment autour du parc du Château de Versailles, des évolutions économiques entre 2005 et 2011, et des évolutions du programme ci-dessous dont ne tenaient pas compte le DOCP :

- Réfection complète du site au droit de l'Allée Royale de Villepreux ;
- La galerie de liaison entre le terminus Nord de la TGO et la gare du RER A ;
- L'abaissement de profils sous les ouvrages qui ne dégagent pas la hauteur suffisante ;
- Le centre de maintenance et de remisage à Versailles – Matelots ;
- Le kilomètre de liaison permettant de relier le centre de maintenance à la TGO ;
- Les déviations de réseaux ;
- Les acquisitions foncières.

[7] Le CPER est un document pluriannuel qui lie l'Etat et la Région dans leur engagement financier sur les projets importants comme la création d'infrastructures.
[8] Le CPRD est identique par ses caractéristiques au CPER à l'exception des acteurs qui le signent.

1.1.3.3 Les enjeux du projet de TGO

Les enjeux du projet sont de natures et d'importances différentes. Les principaux enjeux que l'on peut identifier sur le projet de TGO phase 1 soumis à l'enquête d'utilité publique sont les suivants :

1.1.3.3.1 Les enjeux techniques

La particularité du projet TGO est de s'insérer à la fois sur le RFN et dans un réseau urbain. Cette circulation sur deux réseaux différents nécessite des caractéristiques techniques complexes que nous avons pu voir précédemment. La multiplicité des maîtres d'ouvrage est alors compréhensible. RFF, maître d'ouvrage des sections du RFN et le STIF, maître d'ouvrage des sections urbaines doivent apporter les solutions techniques pour le fonctionnement de l'ensemble du projet.

Le franchissement de la RD7 au niveau de la ferme de Gally avec le rétablissement des accès aux installations et bâtiments nécessite la création d'un ouvrage d'art. Cet enjeu implique la collaboration des maîtres d'ouvrage avec le Conseil Général des Yvelines. Par ailleurs, le secteur de la ferme de Gally intègre des acteurs différents : le conseil municipal qui gère le stade et le cimetière, la société qui gère la station d'épuration, les agriculteurs de la ferme de Gally, les restaurateurs du Moulin mais également les gestionnaires du parc et Château de Versailles. Autant d'acteurs pour qui, les solutions techniques du franchissement de la RD7 doivent répondre aux besoins.

La correspondance entre la TGO et la gare du RER A à Saint-Germain-en-Laye nécessite la création du tunnel souterrain d'environ 200 mètres sous le parc du Château de Saint-Germain-en-Laye. Au-delà des difficultés techniques, cet ouvrage se heurte au mécontentement de certains futurs usagers pour qui la correspondance n'est pas efficiente au regard de la longueur du tunnel. Pour des raisons techniques et financières le choix de cet ouvrage a été choisi comme la meilleure solution pour le projet.

1.1.3.3.2 Les enjeux d'insertion

Les enjeux d'insertion de la plateforme de la TGO se situent à plusieurs endroits :

- En lisière de forêt à Saint-Germain-en-Laye ;
- Entre la gare de Saint-Cyr RER et la Grande Ceinture (terrain à fort dénivelé)
- Au niveau des carrefours sur des voies très circulées (RN 184, RD190)
- Au niveau de l'Avenue Kennedy (mise en sens unique de la RD284).

Les maîtres d'ouvrage doivent ainsi travailler en collaboration avec les services routiers du département mais également avec le Ministère de la Défense basé au niveau de l'Avenue Kennedy.

1.1.3.3.3 Les enjeux d'intégration et de protection du patrimoine

L'aire d'étude du projet de la TGO Phase 1 compte de nombreux sites classés et protégés. De manière générale, l'insertion de la plateforme et des stations devra être soignée étant donné la sensibilité paysagère et patrimoniale des sites traversés. Un travail de collaboration avec les architectes des bâtiments de France, les gestionnaires des sites et les associations de protection de l'environnement est à mener par les maîtres d'ouvrages.

Au niveau du Château de Versailles, le SMR situé dans le périmètre de protection autour du domaine nationale de Versailles devra être le moins visible possible depuis le Château et respecter au mieux le paysage.

Dans la perspective du Château, le passage de la TGO au sein de la plaine de Versailles, site classé, doit répondre à des contraintes de desserte des aménagements alentours et permettre une continuité physique et visuelle de l'Allée Royales de Villepreux.

L'arrivée **devant le Château de Saint-Germain-en-Laye** est également un point particulièrement sensible du projet, car il s'insère dans le Le calendrier et le financement.

1.1.3.4 La compatibilité du projet avec les principaux documents de planifications

Le projet de transport TGO doit être légalement compatible avec les documents de planification : le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le Nouveau Grand Paris, le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, les Contrats de Développement Territoriaux (CDT) et les Plans Locaux de Déplacements (PLD). L'insertion du projet TGO dans ces différents documents permet une assise sur l'opportunité du projet. Les maîtres d'ouvrage peuvent ainsi, se référer à ses documents de planification pour défendre le projet TGO face aux acteurs intervenant lors de l'enquête d'utilité publique.

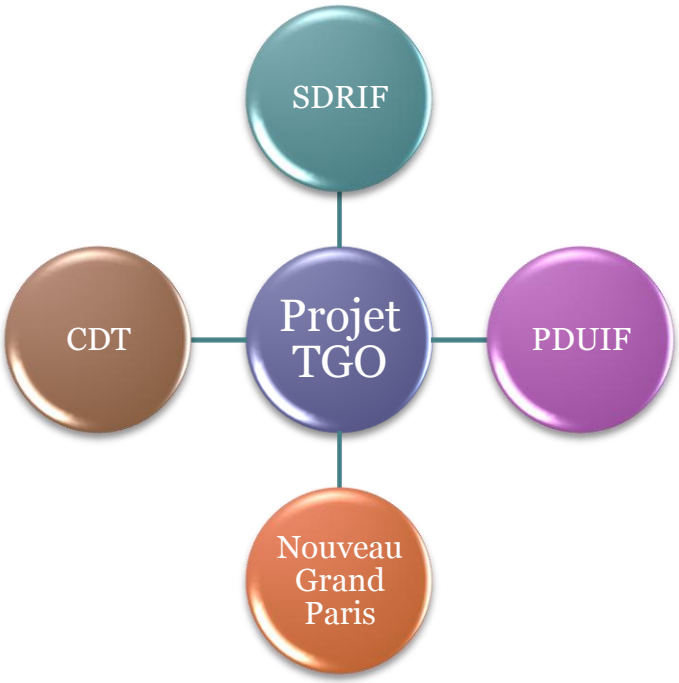


Figure 24 : Compatibilité du projet TGO avec les principaux documents de planification

1.1.3.4.1 SDRIF

Le SDRIF est actuellement en cours de révision, le Conseil régional d'Ile-de-France a arrêté une première version du nouveau projet de SDRIF, lors de la séance des 24 et 25 octobre 2012. Baptisé « Ile-de-France 2030 ».

Il définit **3 grands défis** :

- Agir pour une Ile-de-France plus solidaire ;
- Anticiper les mutations environnementales ;
- Conforter l'attractivité de l'Ile-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

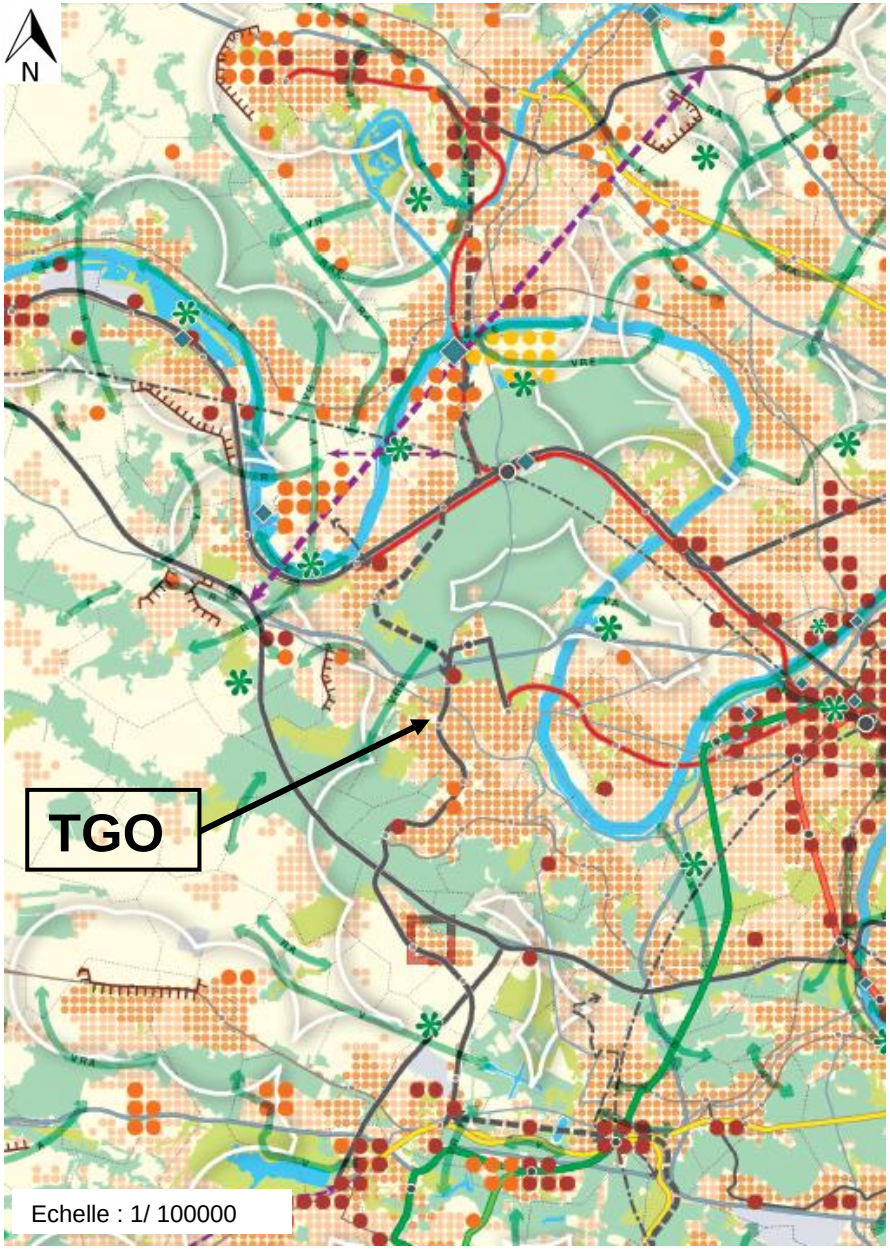
Concernant plus précisément la Tangentielle Ouest, le projet de SDRIF de 2012 reprend l'objectif du projet de SDRIF adopté en 2008, en précisant que le réseau de transport ferré régional devrait être complété par la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue pour l'ensemble du territoire francilien. La Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr y est citée comme une opération dont la réalisation a commencé, venant ainsi compléter la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train (Tangentielle Nord, Tram-Train Massy-Evry, etc.)

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

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

Le projet de nouveau Schéma Directeur Ile-de-France (SDRIF) arrêté par l'Assemblée de la Région Ile-de-France le 25 octobre 2012 a fait l'objet d'une Enquête d'Utilité Publique du 28 mars au 30 avril 2013.

Le projet de Tangentielle Ouest (Phase 1) est inscrit dans ce document de planification.



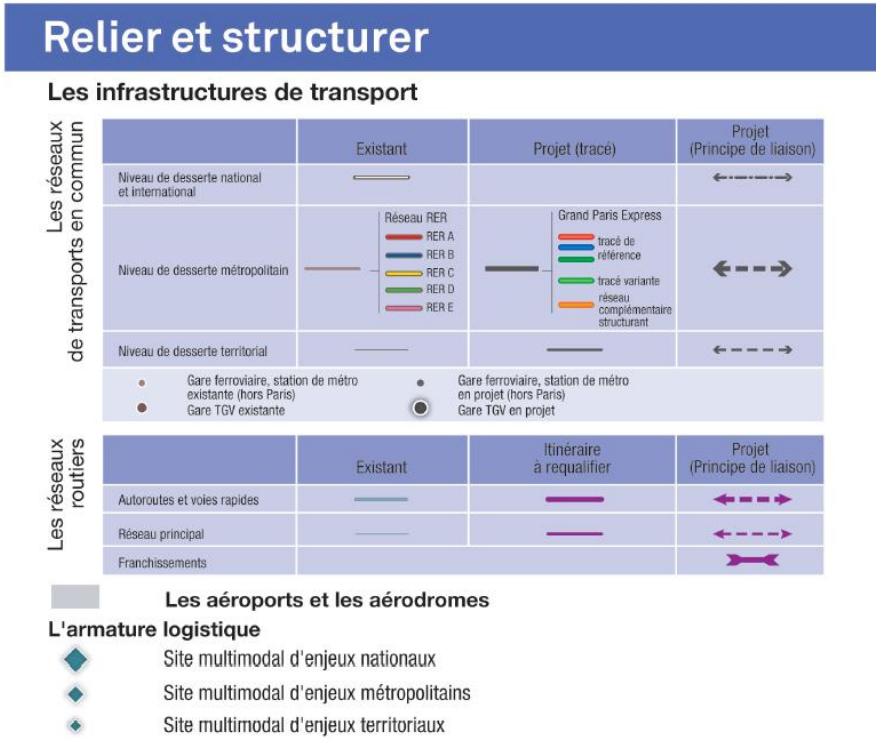


Figure 25 : Extraits du projet de SDRIF 2012 "Ile-de-France 2030"
(Source : projet de SDRIF 2012 « Ile-de-France 2030 »)

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Pôle de centralité à conforter

Préserver et valoriser

Les fronts urbains d'intérêt régional

Les espaces agricoles

Les espaces boisés et les espaces naturels

Les espaces verts et les espaces de loisirs

Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer

Les continuités

Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)

Le fleuve et les espaces en eau

1.1.3.4.2 PDUIF

Le PDUIF en vigueur, adopté en 2000 par l'État, a, pour la première fois dans un document de planification régionale, prôné la réduction de l'usage de la voiture. Le STIF a proposé en février 2011 un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020. Il a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part, et la protection de l'environnement et la santé d'autre part. Dans un contexte de croissance des déplacements de 7% d'ici à 2020, le document vise :

- une réduction de 2% de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés,
- une croissance de 20% de l'usage des transports collectifs,
- une croissance de 10% de l'usage de la marche et du vélo.

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF propose une politique ambitieuse **de développement des transports collectifs et d'amélioration de leur qualité de service.**

Le projet de Tangentielle Ouest est mentionné dans **l'action 2.1 du PDUIF : « un réseau ferroviaire renforcé et plus performant »** qui se décline en deux points. Il y est notamment proposé qu'en agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade soient créées grâce à de nouvelles structures. A l'Ouest, la Tangentielle Ouest, ligne exploitée en tram-train en prolongement de la grande ceinture Ouest de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, y apparaît. De plus, l'action 2.5 : «aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité» fait figurer les grands pôles de correspondance et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, en 2010. Il est possible d'identifier sur le futur tracé de la Tangentielle Ouest 4 pôles d'accès au réseau ferré (Achères, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Cyr l'Ecole).

Le projet de nouveau PDU Ile-de-France (PDUIF) arrêté par l'Assemblée de la Région Île-de-France le 16 février 2012 a fait l'objet d'une Enquête d'Utilité Publique du 15 avril au 18 mai 2013.

:

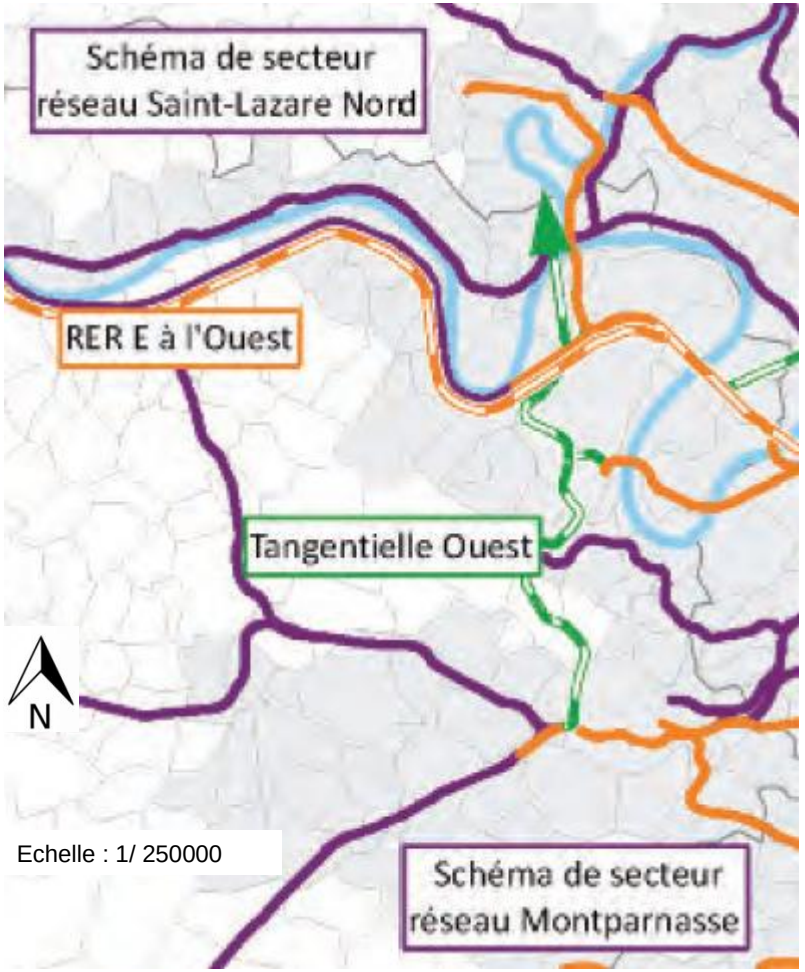


Figure 27 : Extrait du projet de PDUIF de 2013 (*Source : Carte PDUIF 2012*)

1.1.3.4.3 Nouveau Grand Paris

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

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

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

Le Nouveau Grand Paris regroupe ainsi les projets visant à :

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

Ainsi, quatre nouvelles lignes de métros sont créées (lignes 15, 16,17 et 18), deux sont prolongées (lignes 11 et 14). D'autres chantiers dans le cadre du nouveau Grand Paris sont prévus comme la modernisation des RER B, C et D, la mise en service du tramway T8, la rénovation de la station Châtelet, la construction d'une nouvelle branche du tramway T4.

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

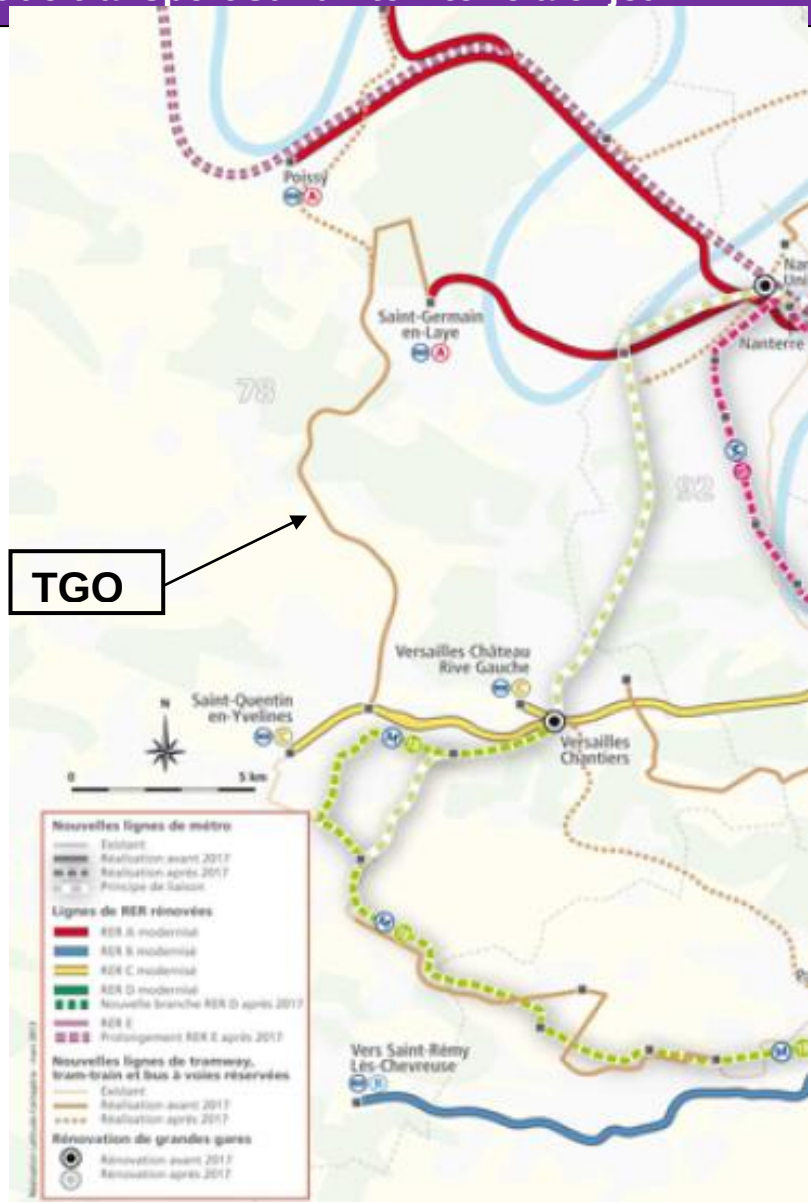


Figure 28 : Extrait de la carte du Nouveau Grand Paris
(Source : Région Ile-de-France)

1.1.3.4.4 Les Contrats de Développement Territoriaux (CDT)

Les Contrats de Développement Territorial (CDT) sont définis conjointement entre le représentant de l'État dans la Région d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part.

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

Le CDT Confluence Seine-Oise impliquant les communautés d'agglomération Cergy Pontoise, 2 Rives de Seine et les communes d'Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, vise à affirmer la dimension fluviomaritime du Grand Paris. Il doit conforter la Confluence Seine-Oise comme pôle stratégique de l'Axe Seine (ouverture de la Seine à l'Europe du Nord via le canal Seine-Nord, port Seine Métropole) en s'appuyant notamment sur son potentiel économique et universitaire.

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

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

Enfin, la nécessité de la création de la Tangentielle Ouest est réaffirmée afin de desservir les futures zones d'activité économique du Bel air et du quartier Lisière Pereire.

Ce CDT concerne particulièrement la phase 2 du projet, aucun autre CDT ne concerne la phase 1 du projet de Tangentielle Ouest.

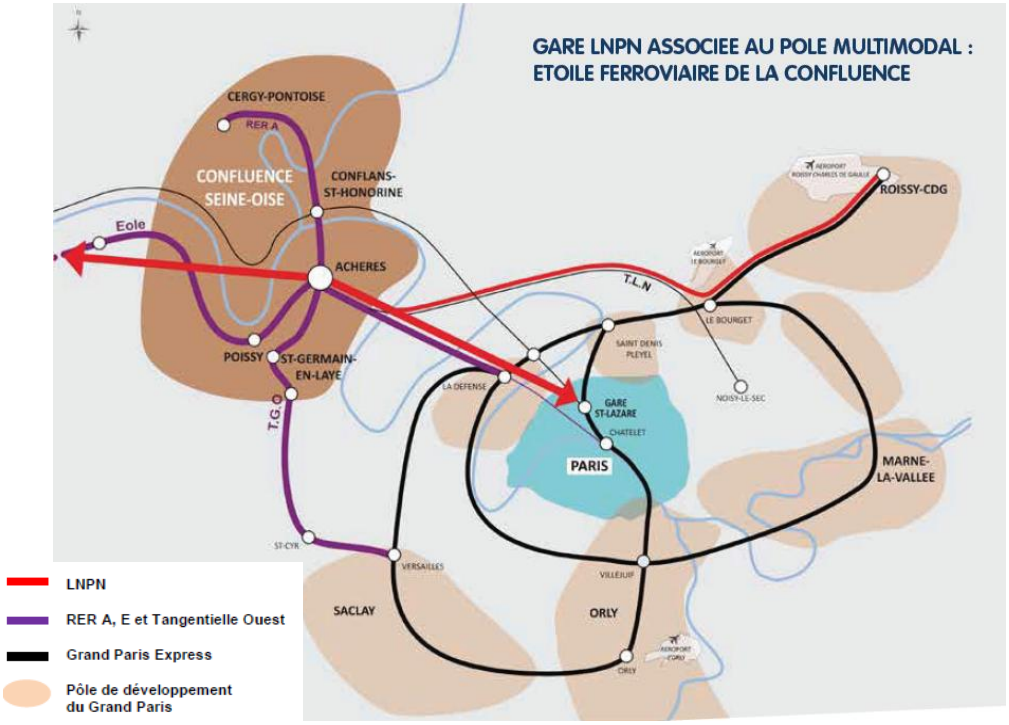


Figure 29 : Projet TGO inséré dans les projets du CDT Confluence Seine-Oise
(Source : CDT Confluence Seine-Oise)

Synthèse :

Les acteurs intervenant durant l'enquête d'utilité publique s'inscrivent dans un contexte où l'opportunité du projet est certaine au vu des besoins en déplacement sur le territoire. Le diagnostic de l'aire d'étude montre un besoin essentiel de relier les pôles générateurs de transport comme Saint-Germain-en-Laye, Poissy, au Nord et Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles au Sud, un besoin également de mailler le réseau de transport lourd radial avec le nouveau projet de transport et d'amener une infrastructure de transport de rocade pour améliorer les déplacements du Nord au Sud du département.

Par ailleurs, les acteurs interviennent dans un contexte où les enjeux techniques, d'insertion, d'intégration paysagère et de protection du patrimoine du projet de transport sont conséquents. Ces enjeux intéressent différents acteurs comme nous l'avons vu précédemment. Ils sont appréhendés différemment selon les acteurs et leur objectif.

Enfin, l'historique du projet présenté ci-avant est important. Il a mis à mal l'avancement du projet pour lequel le calendrier a été reporté au fur à mesure des décisions des porteurs du projet (maîtres d'ouvrage, financeurs, élus). Ce passé confère un double sentiment sur le projet pour les acteurs locaux (élus et population): l'attente de sa réalisation mais également une critique accrue sur le tracé et le phasage. Les décisions antérieures souvent lointaines par rapport l'enquête d'utilité publique sont remises en cause par ces acteurs. Ceci s'explique notamment par une appréhension différente de la temporalité d'un projet d'infrastructure de transport comme la Tangentielle Ouest. Les acteurs locaux ont une vision à plus court terme que les porteurs du projet. Il est ainsi difficile pour les maîtres d'ouvrage de faire comprendre qu'une vision de long terme est nécessaire pour construire une infrastructure de transport notamment au vu des finances qu'elle engage.

Aujourd'hui, les enjeux du projet de TGO phase 1 sont soumis au processus d'enquête d'utilité publique. Les acteurs sont amenés durant cette phase du projet a donné leur avis dans un contexte réglementé.

1.2 L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO, UN ENJEU STRATEGIQUE DANS LA REALISATION DU PROJET

L'enquête d'utilité publique intervient au moment où les caractéristiques principales du projet sont définies. Il s'agit d'une étape clé dans la vie du projet puisque le projet est soumis à de nombreux avis de la part des acteurs.

Cette étape est régie par un cadre réglementaire strict qui doit être suivi par les maîtres d'ouvrage mais également par les autres acteurs.

Pour comprendre le poids des avis des différents acteurs, il faut tout d'abord s'intéresser au processus d'enquête d'utilité publique, son cadre législatif, puis les enjeux pour le projet TGO.

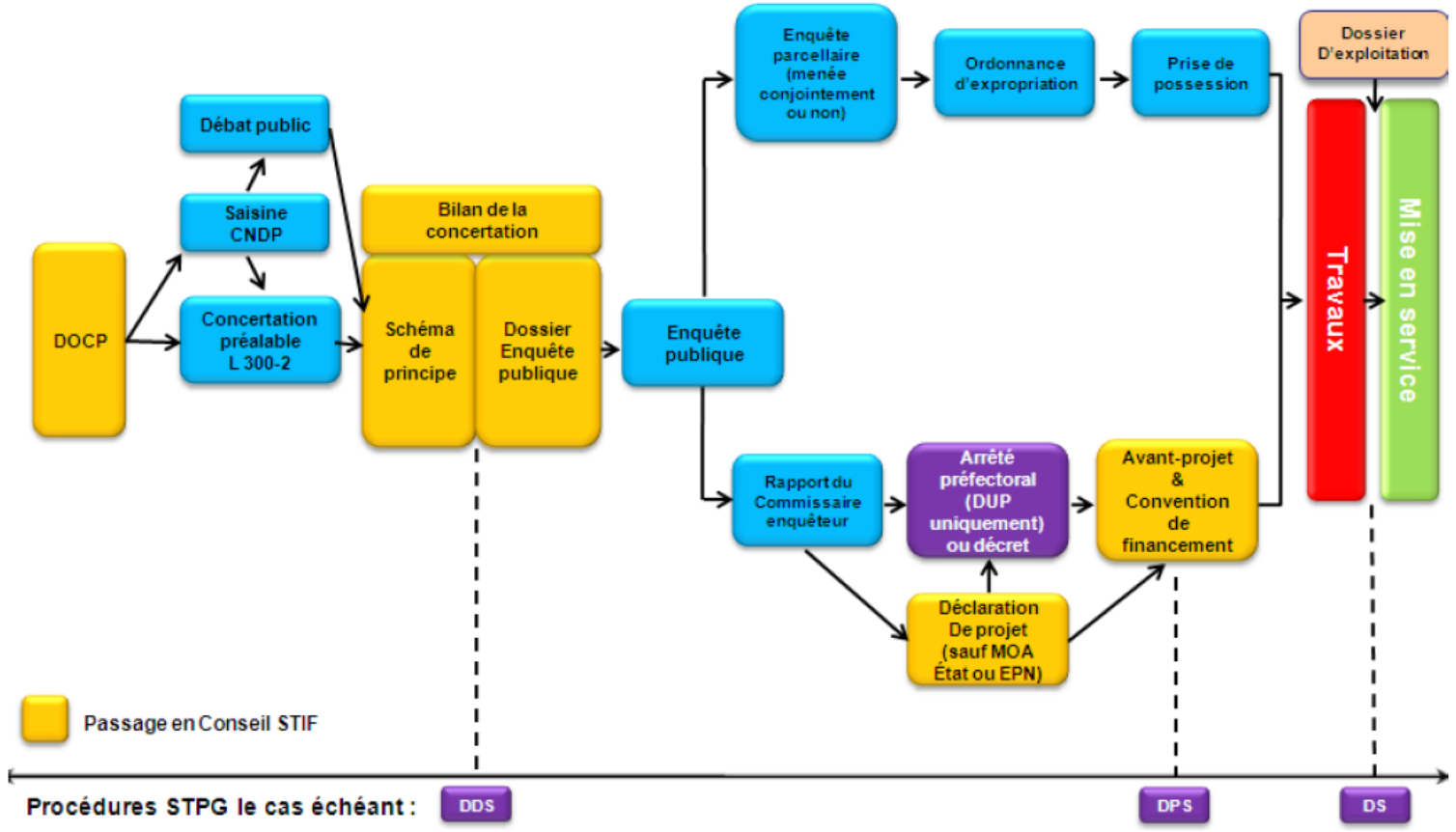


Figure 30 : Les grandes étapes des projets d'infrastructure de transport en Ile-de-France (*Source : document interne STF*)

1.2.1 Le cadre reglementaire de l'Enquete d'Utilite Publique Unique

1.2.1.1 Définition et contenu

Les projets de transport peuvent porter atteintes à des libertés ou des droits fondamentaux comme le droit de propriété, le droit d'usage ou à des enjeux d'intérêt général comme l'environnement. Ainsi, cette procédure est née afin de garantir ces droits et ces enjeux à l'exception faite que le projet soit d'utilité publique.

L'enquête d'utilité publique s'insère dans un cadre législatif régi par les **codes de l'expropriation** et le **code de l'environnement**.

Cette procédure permet de **s'assurer que les raisons pour lesquelles les personnes publiques veulent exproprier soient justifiées par l'intérêt général voire de l'utilité publique.** Dans ce cadre réglementaire, les maitres d'ouvrage (STIF, RFF et SNCF), doivent présenter l'intérêt général du projet de transport de la Tangentielle Ouest. L'enquête publique incite alors le maître d'ouvrage à élaborer son projet en tenant en compte des impacts positifs ou négatifs pour les rendre acceptables au regard de la réglementation (à l'instar des études acoustiques pour calculer les nuisances sonores le long du tracé et trouver des mesures de réduction du bruit). Cette procédure présente également l'intérêt d'éclairer l'autorité chargée de prendre la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), le Préfet.

Par ailleurs, l'enquête d'utilité publique a pour objet **d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte de l'intérêt des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement**.

Cette procédure a pour but d'informer le public c'est-à-dire de lui permettre de mieux comprendre l'opportunité du projet, les enjeux en présence, les intérêts soulevés, les choix effectués et les impacts qui en découlent, son insertion dans le cadre de vie local et environnemental.

Afin d'assurer la participation du public et de son information, les maîtres d'ouvrage doivent respecter la mise en place d'une information légale.

Cette information légale est encadrée par le code de l'environnement (art. L123-10 et R123-9 du Code de l'environnement). L'information de l'enquête publique doit intervenir 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête. Elle se matérialise par l'affichage d'un avis d'ouverture d'enquête le long du tracé de la future infrastructure et par l'insertion de cet avis dans deux journaux régionaux ou locaux. Cette insertion dans les journaux est ensuite rappelée dans les huit premiers jours de l'enquête. Les Maires doivent afficher cet avis dans les mairies désignées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Cette communication légale reste non exhaustive et non incitative à la participation à l'enquête d'utilité publique. L'avis d'ouverture est imprimé sur papier jaune en format A3. Ce format permet d'être visible de loin, néanmoins elle contient un nombre d'information très important qui n'incite pas à la lecture. Positionnées le long du tracé, souvent en bord de route, les affiches ne sont pas lisibles depuis les véhicules en mouvement. En outre, la communication par le biais de la presse est également non exhaustive. Au vu des parts de marchés de la presse face aux autres médias comme Internet, la télévision ou encore la radio, ce moyen de communication est le moins couvrant de tous les médias. Il s'en suit, une sélection du public qui ne représente pas la population impactée par le futur projet.

Le STIF, afin d'accompagner et de compléter cette information légale, met en place plusieurs dispositifs d'information complémentaires du public (affiche dans les Mairies, Totems, dépliants, site internet). Il s'agit ainsi pour les maîtres d'ouvrage de se prémunir d'un recours contre la DUP faute de non information du public sur l'enquête d'utilité publique. Il s'agit également, de promouvoir en couvrant le plus grand nombre de personnes le projet dans les communes afin d'obtenir l'adhésion des habitants au projet TGO.



Figure 31 : modèle de communication complémentaire lors de l'EUP du projet de TGO phase 1

Par ailleurs, l'enquête d'utilité publique porte également sur **les effets du projet sur l'environnement**. Il faut entendre ici l'environnement au sens large. Ces effets sont évalués dans le **dossier d'étude d'impact**. Il comprend notamment l'évaluation des impacts du projet sur :

le milieu physique,
le milieu naturel,
le cadre socio-économique et l'organisation urbaine,
le patrimoine historique, culturel et sites archéologique,
le paysage,
l'organisation des déplacements et l'offre de transport
la santé publique.

Le Dossier d'Enquête d'Utilité Public (DEUP) doit comporter l'évaluation de ces différents impacts. Dans les faits, cette étude d'impact est très volumineuse et technique. La pièce F (Etude d'impact) du DEUP du projet TGO se compose de plus de milles pages au format A3. Au vu de l'importance du dossier et de sa technicité, cette partie ne peut être abordée par tout le public. Il est destiné aux services techniques qui évalueront cette étude d'impact au vu de l'obtention de la DUP mais ne remplit pas totalement l'objectif « d'assurer l'information et la participation du public ». Un résumé non technique est inséré dans le DEUP néanmoins, un public averti est susceptible de mieux maitriser les sujets traités sur cette partie du dossier, notamment en inscrivant des remarques sur les registres mis à disposition dans les mairies.

Ainsi, le DEUP de TGO est réalisé par un bureau d'étude. Ce dossier est soumis au Conseil d'Administration du STIF pour validation avant l'enquête d'utilité publique. Il est également évalué par l'Autorité environnementale (Ae). Cette administration est représentée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) pour le projet de TGO phase 1.

1.2 L'Enquête d'Utilité Publique de TGO, un enjeu stratégique dans la réalisation du projet

La préfecture demande à d'autres services de l'Etat concernés par le projet de se prononcer sur le dossier d'enquête publique. Ainsi, le DEUP de TGO a été soumis à plusieurs avis :

- Le Ministère de la Défense
- La Direction Départementale des Territoires des Yvelines (DDT 78)
- La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAF)
- L'Agence Régionale de Santé de France (ARS)
- La Direction Départementale des Finances Publiques des Yvelines

Les avis de ces différents acteurs pèsent sur l'avis du Préfet qui délivre la DUP du projet. La stratégie du STIF est de répondre à chaque avis prononcé par les services de l'Etat. Par ailleurs, les maîtres d'ouvrages ont l'obligation de rédiger un mémoire en réponse à l'avis de l'Ae pour compléter le DEUP et / ou développer des réponses aux remarques de cet acteur. Par ailleurs, le STIF en tant que maître d'ouvrage par ces réponses affirme sa position de porteur du projet et montre sa « bonne foi » face aux acteurs institutionnels.
A titre d'exemple, le Ministère de la Défense dans son courrier daté du 12 avril 2013 a fait part de son avis sur le dossier d'enquête publique.

« Ce projet se situant devant l'emprise du Camp des Loges à Saint Germain-en-Laye impacte le site avec la mise en sens unique de l'avenue Kennedy et l'abattage d'alignement d'arbre situés en bordure de camp».

Les observations apportées par le Ministère de la Défense portent sur quatre demandes :

- La réalisation d'une étude quantitative sur le trafic routier intégrant les conséquences de la mise en sens unique de l'avenue Kennedy et l'opportunité d'un déplacement de l'entrée principale du Camp des Loges ;
- La reconstitution des alignements d'arbres qui seront abattus sur l'emprise du camp ;
- L'identification précise de la réduction foncière de 4 300 m² consécutive au projet ;
- L'adaptation du règlement de la zone Ulm du camp à titre de compensation de cette réduction.

Il a été nécessaire de rappeler à la préfecture les démarches qui avaient été initiées par le STIF afin de montrer la prise en compte de ces éléments dans le dossier d'enquête publique.

« Le STIF est maître d'ouvrage pour la réalisation de la partie urbaine entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain-en-Laye RER concernée par le tracé avenue Kennedy devant le Camp des Loges. Le STIF apporte les éléments suivants de réponses à l'avis formulé par le Ministère de la Défense :

Le maître d'ouvrage rappelle qu'une réunion s'est tenue en date du 12 février 2013 en présence du Colonel Pierre de CAMPIGNEULLES de l'Etat-major de Soutien Défense de Paris et de Madame Régine DOUPHIN BAYLE de l'Etablissement du Service d'Infrastructure de la Défense d'Ile-de-France, des services du Conseil Général des Yvelines, et de la mairie de Saint-Germain-en-Laye.

Lors de cette réunion, le STIF s'est engagé à réaliser des études de trafic détaillées autour du Camp des Loges en phase Avant Projet (AVP). Les services du Ministère de la Défense et de la ville de Saint-Germain-en-Laye fourniront au préalable au STIF un diagnostic des flux actuels (comptages origine/destination sur l'avenue Kennedy et en entrée/sortie du camp des Loges).

Les études de circulation seront menées en phase d'avant-projet en collaboration étroite avec le Ministère de la Défense, la commune de Saint-Germain-en-Laye et le Conseil Général des Yvelines.

Cette étude est mentionnée (ajout) dans le dossier d'enquête d'utilité publique (pièce F - Etude d'impact – partie 4B - §7.1)

Le STIF s'engage à **reconstituer les alignements d'arbres impactés par le projet** sur l'emprise du Camp des Loges. Ce point a été ajouté au dossier d'enquête d'utilité publique (Pièce F - Etude d'impact – partie 8 - §3).

Les mesures visant à protéger les arbres en place et reconstituer les alignements sont par ailleurs décrites dans l'étude d'impact du dossier (pièce F – Etude d'impact – partie 4A - §4 et partie 4B - §3.1.).

L'identification précise de la réduction foncière sur la parcelle du Camp des Loges sera déterminée lors de **l'enquête parcellaire qui interviendra une fois l'utilité publique du projet reconnue**. Cette procédure est décrite dans la Notice Explicative (pièce A) du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (partie 1 - §2.6.1).

Concernant l'adaptation du règlement de la zone ULm du Camp, il a été convenu lors de la **réunion d'examen conjoint** du 23 avril 2013 dont le compte-rendu est joint en annexe du dossier (pièce J) de **modifier le règlement du sous zonage UL2 pour le rendre compatible avec le projet Tangentielle Ouest.**

Une telle précision a été essentielle puisque la préfecture, n'ayant pas connaissance des différentes réunions qui se sont tenues, pourraient être influencée par le seul avis du Ministère de la Défense. La réponse apportée par le STIF permet d'apporter d'autres éléments pour construire sa réflexion sur le projet TGO.

Par ailleurs l'enquête publique de TGO porte également sur **la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)**. Cette procédure administrative vise comme son nom l'indique à mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme des villes. Les maîtres d'ouvrage en collaboration avec les villes examine si les règlements et les zonages du PLU en vigueur sont compatibles avec le projet. Si ce n'est pas le cas, ces documents doivent être modifiés non substantiellement afin d'intégrer ce projet. Ces modifications intégrées dans le DEUP doivent être validées lors de l'organisation d'une réunion des Personnes Publiques Associées où les différentes mairies impactées par cette mise en compatibilité sont représentées. Le préfet, ou son représentant anime la réunion qui donne lieu à un procès verbal où est retranscrit le compte rendu de la réunion afin de montrer l'accord ou non des différentes mairies sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Ce procès verbal est intégré dans le DEUP.

Le STIF a pris position de rencontrer les services d'urbanisme des mairies impactées par la mise en compatibilité. Cette discussion permet tout d'abord de rencontrer ces services et d'échanger en face à face les articles du règlement ou les zonages qui seront à mettre en compatibilité. Ces rencontres facilitent le dialogue et permettent d'anticiper les désaccords ou discussions qui pourraient émerger lors de la réunion d'examen conjoint des PPA. Le procès verbal (PV) acte les accords ou désaccords prises lors de cette réunion. La notification d'un désaccord dans le PV pourrait influencer le Préfet sur sa décision de déclaration de MECDU.

Ainsi, lors de cette réunion, tous les représentants des communes ont confirmé leur accord de mise en compatibilité des documents d'urbanisme telle que présentée dans le dossier d'enquête publique.

L'enquête d'utilité publique se déroule après l'achèvement du dossier d'enquête publique par les maîtres d'ouvrage, après l'évaluation par l'Autorité environnementale du dossier d'étude d'impact et du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage et l'insertion du PV de la réunion d'examen conjoint.

Ce travail de préparation de l'enquête d'utilité publique laisse peu de place aux initiatives pour le STIF. Ce dernier doit suivre le cadre réglementaire. Par ailleurs, l'équipe projet de TGO a pu intervenir sur deux points essentiels au bon déroulement de l'enquête : **une communication complémentaire** à celle légalement obligatoire afin d'élargir son champ de diffusion et d'apporter des supports de communication plus incitatifs à la participation mais également d'être à **l'initiative de rencontres avec les services des mairies et des réponses aux avis des services institutionnels**.

1.2.1.2 Le déroulement de l'enquête d'utilité publique de TGO phase 1

Suite à la constitution du DEUP, **l'enquête d'utilité publique est ouverte par le préfet du département** concerné par le projet au travers d'un arrêté.

Cet arrêté doit contenir l'objet de l'enquête (caractéristiques du projet, date d'ouverture et durée de l'enquête), les décisions pouvant être adoptées à son terme (DUP, mise en compatibilité des documents d'urbanise, défrichement), le nom, les qualités et les permanences des commissaires enquêteurs, et les lieux, jours et heures de consultation du dossier d'enquête.

La commission d'enquête est désignée par le Tribunal administratif compétent. Les maîtres d'ouvrages et les commissaires enquêteurs échangent pour définir ensemble les lieux et les dates de permanences afin de permettre au mieux le bon déroulement de l'enquête. Une première rencontre entre les deux acteurs s'est déroulée lors d'une visite du tracé du futur projet TGO. Cette première réunion est importante puisqu'elle permet de connaître les commissaires enquêteurs et d'appréhender leur niveau d'exigence. Elle permet également aux maîtres d'ouvrage de montrer leur implication dans l'enquête et d'indiquer leur disponibilité envers les commissaires enquêteurs.

Durant l'enquête toute personne peut venir consulter le DEUP qui se trouve également sur Internet (http://www.tangentielleouest.fr), et inscrire ses observations ou ses questions dans les registres mis à disposition dans les mairies où se déroule l'enquête. Les commissaires enquêteurs peuvent entendre toute personne qui se présente à eux durant leurs heures de permanences.

1.2 L'Enquête d'Utilité Publique de TGO, un enjeu stratégique dans la réalisation du projet

Au cours de l'enquête publique de TGO 267 avis ont été déposés répartis comme suit :

Tableau 2 : Nombre d'avis lors de l'enquête d'utilité publique de TGO par commune

	Saint-Germain-en-Laye	Mareil-Marly	l'Etang-la-Ville	Noisy-le-Roi	Bailly	Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles	Courriers
Nombre d'avis	90	25	26	15	47	30	13	21

Les villes les plus participatives durant l'enquête d'utilité publique ont été Saint-Germain-en-Laye et Bailly. Cette situation s'explique par l'impact du projet sur ces deux communes. La commune de Saint-Germain-en-Laye est fortement impactée par le projet. Une nouvelle infrastructure de type tramway est crée impactant la circulation des routes qu'elle croise (RN184, RD 284, RD190), la mise en sens unique de l'avenue Kennedy au niveau du Camp des Loges et le défrichement d'une partie de la forêt. Deux nouvelles stations sont également créées, Camp des Loges et Saint-Germain RER. Cette dernière présente des contraintes techniques particulières pour relier le terminus de TGO au RER A.

Les registres de Bailly comptent également un nombre plus importants d'avis que les communes de Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi. En effet, ces communes sont actuellement déjà desservies par la Grande Ceinture Ouest. L'arrivée du projet TGO aura pour effet d'augmenter la fréquence de passage en diminuant les effets sonores puisque le mode tram-train est plus léger que le mode train actuellement en service. Néanmoins, la mise en service d'une nouvelle infrastructure à Bailly a suscité des inquiétudes sur plusieurs thèmes : les nuisances sonores, les passages à niveau, la possibilité de passage de train de fret...

Le faible nombre de remarques sur les registres dans les villes les plus peuplées est expliqué par les nombreuses infrastructures de transport en commun déjà existantes. Versailles comptent 4 gares sur son territoire et Saint-Cyr-l'Ecole est desservie par les lignes Transilien et RER.

Le nombre de courriers est relativement important d'après les commissaires enquêteurs qui ont pu travailler sur d'autres enquêtes publiques.

Tableau 3 : Tendance des avis lors de l'enquête d'utilité publique de TGO

	Saint-Germain-en-Laye	Mareil-Marly	l'Etang-la-Ville	Noisy-le-Roi	Bailly	Saint-Cyr-l'Ecole	Versailles	Courriers	Total
Avis positif	48	18	9	2	22	5	5	7	116
Avis soulevant des inquiétudes	42	7	17	13	24	21	8	14	146
Avis neutre/ Questionnement					1	4			5

Au regard de ce tableau, les conclusions sur l'acceptation du projet sont plutôt négatives, puisque sur 267 avis plus de 55% sont des avis soulevant des inquiétudes. Néanmoins, nous pouvons émettre l'hypothèse que les personnes adhérant au projet ne se manifestent pas lors de l'enquête d'utilité publique et plus généralement tout au long du projet. Le public se déplace pour revendiquer un mécontentement individuel ou collectif et ainsi se faire entendre des pouvoirs publics.

Le nombre importants d'avis déposés sur les registres et dans les courriers peut être expliqué par la composition de la population du secteur. La typologie des personnes venant inscrire des remarques lors de l'enquête publique d'après Respublica (bureau d'étude spécialisé en stratégie et ingénierie de la concertation) est plutôt masculine venant de la catégorie socioprofessionnelle (CSP) retraité anciennement cadre ou profession intermédiaire.

L'aire étudiée est composée d'un nombre de cadres et de professions intermédiaires, supérieures à la moyenne française (*cf. annexe 4 p.72*). Ainsi, la proportion de cadre au sein du territoire peut expliquer le nombre important de commentaires laissés sur les registres et les courriers lors de l'enquête publique.

Le public s'est exprimé principalement sur 11 thèmes. Les avis des registres et courriers par thèmes sont répartis dans le tableau suivant :

Tableau 4 : Nombre d'avis lors de l'enquête d'utilité publique de TGO par thème

Thèmes	1	2	3	4	5	6
	Articulation des phases 1 et 2 du projet	La liaison Saint-Germain GC - Saint-Germain RER A	Les prolongements du projet de la TGO	Le choix du mode tram-train	La compatibilité de la ligne avec la circulation des trains de fret	Les impacts du projet sur les nuisances sonores
Nombre d'avis	19	42	69	13	67	40

Thèmes	7	8	9	10	11	12
	Les impacts sur l'environnement	Le stationnement	Les demandes de nouvelles stations	Les passages à niveau	Les impacts sur la circulation	Divers
Nombre d'avis	29	27	3	24	35	75

A la fin de l'enquête, un procès verbal (PV) rédigé par la Commission d'enquête est remis aux maîtres d'ouvrage. Il demande au STIF, RFF et SNCF d'apporter des éléments de réponses à certaines observations notées dans le PV. La réponse à ces observations doit être envoyée dans **un délai de 15 jours** après la remise du PV au Président de la Commission d'enquête. Le délai de réponse à ce PV est très court. C'est pourquoi, par anticipation et avec l'accord des commissaires enquêteurs, l'équipe projet a réunie en collaboration avec les services des mairies où se déroule l'enquête publique les copies des registres et des courriers durant toute la phase de l'enquête publique (13 juin au 12 juillet 2013). Cette stratégie a permis de **connaître les observations des communes et de commencer à rédiger la réponse au PV**. Cette réponse des maîtres d'ouvrage permet aux commissaires enquêteurs d'avoir des réponses pour lesquelles ils ne peuvent pas répondre pour rédiger les réponses à toutes les remarques du public.

Un mois après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête remet un rapport au préfet où sont consignées **les réponses à toutes les remarques du public faites durant la période de l'enquête**. Dans ce rapport, la commission émet un avis favorable ou défavorable au projet. L'avis favorable peut être assorti de réserves et/ou des recommandations sur le projet auxquelles les maîtres d'ouvrage devront répondre. Les réserves doivent impérativement être levées. Si les maîtres d'ouvrage ne lèvent pas les réserves alors l'avis devient réputé défavorable au projet. Les recommandations ont une portée juridique moins contraignante puisque les maîtres d'ouvrage peuvent les suivre ou non.

Suite à l'enquête d'utilité publique, le STIF rédige la déclaration de projet validée ensuite par le préfet. Cette déclaration de projet répond aux éventuelles réserves ou recommandations de la Commission d'enquête. Ainsi, en l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

En vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet, de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et du défrichement, le préfet tient compte de l'avis de la Commission d'enquête émi dans son rapport.

1.2.2 Les enjeux de l'enquete d'utilite publique du projet TGO phase 1

Depuis 2005, le STIF est devenu collectivité territoriale par la loi de décentralisation. A ce titre, le Syndicat francilien chargé des transports s'est vu porter plusieurs projets en tant que Maîtres d'ouvrage. Ainsi, comme RFF et la SNCF, le STIF est co-maître d'ouvrage du projet TGO. A ce titre, l'objectif du STIF, suite à l'enquête publique est l'obtention de la déclaration d'utilité publique, de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le défrichement et la déclaration de projet.

La **déclaration de projet** doit être délibérée par le STIF (la DUP valant déclaration de projet pour RFF et SNCF). Elle mentionne l'objet de l'opération et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'Ae et le résultat de la consultation du public. Lors de la rédaction de la déclaration de projet, le STIF répond à toutes les réserves et/ou les recommandations formulées par la Commission d'enquête dans son rapport. L'enjeu de la déclaration de projet est la poursuite du projet. En l'absence de déclaration de projet aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

La **déclaration d'utilité publique** est prononcée par arrêté préfectoral. L'obtention de cette DUP permet aux maîtres d'ouvrage de réaliser une infrastructure de transport sur des terrains privés en les expropriant précisément pour cause d'utilité publique. Cette procédure est nécessaire en vertu du Code civil qui prévoit que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

Durant l'enquête d'utilité publique cette « cause d'utilité publique » est jugée par les différents acteurs du territoire qui souhaitent se prononcer sur l'utilité du projet. Les projets de transport sont bien acceptés par le public car ils offrent plus de mobilité et s'inscrivent dans l'objectif de développement durable par l'alternative qu'ils apportent à la voiture particulière. Par ailleurs, le choix du tracé et du mode, les impacts sur l'environnement, sur les nuisances sonores et sur la sécurité peuvent remettre en cause l'utilité publique du projet.

L'enjeu essentiel de l'obtention de la déclaration d'utilité publique réside au pouvoir d'expropriation pour réaliser le projet TGO. En l'absence de cette DUP, le projet TGO ne peut voir le jour en dehors des emprises du RFN.

La **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (MECDU) du projet TGO concernent les communes de Bailly, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles. Afin de préparer cette mise en compatibilité, l'équipe projet du STIF a été à la rencontre des services d'urbanisme. Ces réunions ont permis d'identifier les points de convergences et de divergences entre le maître d'ouvrage et les mairies. Elles ont permit d'arriver à un consensus afin d'acter lors de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées la mise en compatibilité des PLU avec le projet TGO. Cette mise en compatibilité de documents d'urbanisme est ensuite soumise au vote du conseil municipal. Ce dernier peut émettre un avis favorable ou défavorable. Le préfet sera ensuite seul juge de prendre en compte ou non l'avis des conseils municipaux.

Le **défrichement**, c'est-à-dire « toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière » (Code forestier (art. L. 311-1)) est un des enjeux de l'enquête publique. Il touche une partie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye au nord et de Saint-Cyr-l'Ecole au sud. Au total, plus de deux hectares de forêt sont impactés par le projet TGO. Ce défrichement se situe en partie sur des zones d'Espace Boisé Classé (EBC). Lorsque des espaces boisés sont impactés, des mesures de compensations doivent être engagées conformément à la législation en vigueur. Ces mesures de compensations seront précisées en phase d'avant projet en fonction des terrains trouvés pour la compensation. Les mesures d'accompagnement seront déterminées en lien avec l'Office National des Forêts et la DRIAAF. L'enquête d'utilité publique du projet TGO vaut enquête publique du défrichement. Cette procédure permet ensuite d'obtenir l'autorisation de défrichement.

Dans un délai d'un an maximum après la clôture de l'enquête d'utilité publique, le préfet prononce la DUP à partir de ces différents éléments :

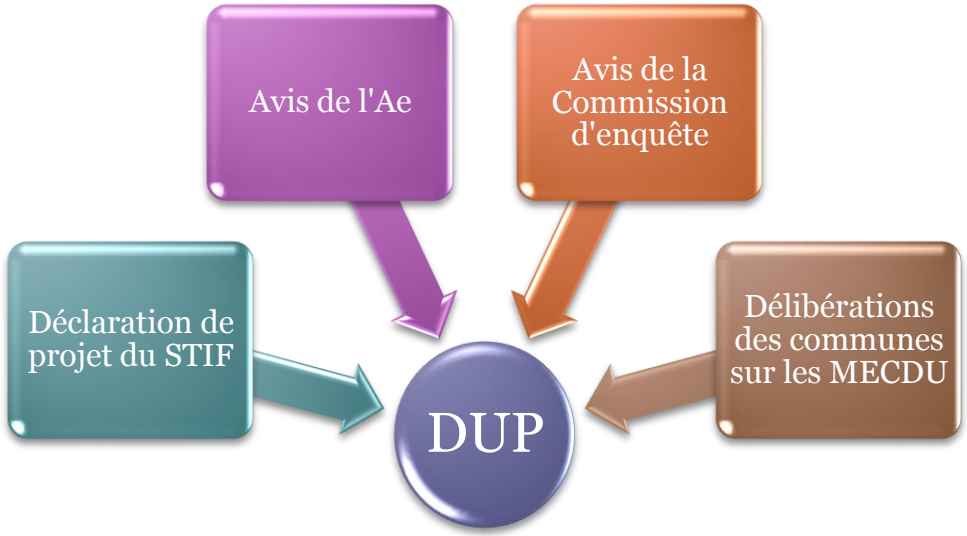


Figure 32 : éléments pris en compte par le Préfet pour prononcer la DUP

Dans ce contexte, le STIF en tant que maître d'ouvrage coordonateur du projet TGO se doit d'établir toutes les procédures légales de l'enquête d'utilité publique mais également d'être à l'initiative de toutes les démarches pouvant accompagner cette phase d'enquête publique (rencontres avec les mairies, plan de communication incitatif, disponibilité envers les différents acteurs). La législation stricte de l'enquête publique laisse peu de place aux maîtres d'ouvrage pour construire une stratégie envers les autres acteurs de l'enquête publique.

2 L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, UNE PHASE STRATEGIQUE POUR LES ACTEURS

L'enquête d'utilité publique est une phase stratégique dans la vie du projet. C'est une phase primordiale qui dans notre cadre d'étude, permet de valider les caractéristiques de la Tangentielle Ouest par la démonstration de son intérêt général et de son utilité publique.

Durant cette phase, un grand nombre d'acteurs est sollicité pour évaluer le projet et donner son avis sur son opportunité, sur ses impacts et sur les mesures proposées par les maîtres d'ouvrage pour les réduire, les éviter ou les compenser. Chacun de ces acteurs va défendre leur intérêt spécifique.

Le STIF, en tant que maître d'ouvrage coordonateur est le premier porteur du projet. Il a pour objectif de mener à bien l'enquête d'utilité publique au vue d'obtenir la DUP et engager les opérations de réalisation du projet. Sa stratégie porte essentiellement sur l'adhésion des autres acteurs institutionnels ou non, individuels ou collectifs, organisés ou non à cette nouvelle infrastructure de tram-train dans les Yvelines.

La multiplicité des acteurs durant la phase de l'enquête publique du projet TGO et plus généralement d'un projet d'infrastructure de transport est complexe. Les acteurs interviennent à des échelons différents : l'Etat, la Région, le département, les communes, le citoyen. La préoccupation des citoyens pour les projets publics et la remise en cause des citoyens de la légitimité de l'Etat pour décider seul de l'opportunité des projets a fait émerger une nouvelle place aux citoyens et aux organisations associatives.

L'analyse de la stratégie des acteurs durant la phase de l'enquête publique d'un projet d'infrastructure de transport comme TGO peut permettre de produire des pistes de réflexions sur les jeux de pouvoir des acteurs sur le projet mais également sur le rôle et les marges de manœuvre du STIF dans cet environnement politique. Chaque acteur poursuit une action qu'elle soit réelle ou potentielle. Cette action est de nature à modifier le comportement des autres acteurs, elle suppose un certain pouvoir, un objectif et une stratégie de mise en œuvre.

Dans une première partie, nous identifierons les acteurs et leur pouvoir en s'intéressant plus particulièrement à la place du STIF dans cet environnement. Dans une deuxième partie nous réaliserons grâce à nos résultats le tableau de la stratégie des acteurs afin d'analyser la stratégie du STIF et son évolution potentielle.

2.1 Les acteurs de l'enquete d'utilite publique du projet TGO, qui sont-ils ? Quel est leur pouvoir ?

L'acteur (Crozier, Friedberg, 1977) est **une entité sociale** c'est-à-dire un individu, un groupe, une institution, une collectivité, un Etat ou encore un maître d'ouvrage d'un projet de transport. Chaque acteur se définit par rapport à sa capacité d'action, c'est-à-dire son pouvoir, par rapport à son autonomie dans l'environnement dans lequel il s'inscrit.

2.1.1 Une Multitude d'acteurs positionnes a des echelles differentes pendant l'enquete d'utilite publique et leur pouvoir

Afin de simplifier notre démarche de définition des acteurs, nous avons regroupé les acteurs dans plusieurs catégories selon leur rôle lors de l'enquête d'utilité publique

2.1.1.1 Les acteurs institutionnels

Nous pouvons regrouper les acteurs de contrôle dans une même catégorie. Ces acteurs sont des organisations ou représentants d'organisation qui représente le pouvoir étatique.

- La Préfecture

La préfecture est un des acteurs principaux du projet. Représentante de l'Etat, elle demande l'avis des services de l'Etat sur le dossier d'enquête publique, elle saisit le tribunal administratif pour la nomination de la Commission d'enquête, elle échange avec cette dernière sur les modalités de l'enquête, elle ouvre l'enquête d'utilité publique par arrêté, elle juge l'utilité publique du projet en prenant en compte les différents avis des services de l'Etat, l'avis de la Commission d'enquête, l'avis de l'Ae, l'avis des Conseils municipaux pour les MECDU. Enfin, la préfecture a pour rôle de délivrer la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et le défrichement.

Lors de la rédaction de l'arrêté d'ouverture d'enquête du projet TGO, la préfecture a envoyé pour information la version de l'arrêté à l'équipe projet du STIF. L'arrêté ne mentionnait pas dans les objets de l'enquête le défrichement. Or la procédure conjointe d'enquête pour l'obtention de la DUP et du défrichement exempte le STIF d'ouvrir une enquête par la suite pour le défrichement, enjeu majeur du projet au vu des hectares de forêt impacté par le projet. Une négociation a du s'ouvrir entre les deux acteurs afin que l'enquête publique porte également sur ce thème. Suite à cette négociation, la préfecture a accepté de réaliser une enquête publique unique sur la DUP du projet et le défrichement ainsi que les MECDU.

2.1 Les acteurs de l'enquête d'utilité publique, qui sont-ils ? Quel est leur pouvoir ?

La préfecture saisit certains services de l'Etat afin de se prononcer sur le dossier d'enquête d'utilité publique :

- Le Ministère de la Défense
- La Direction Départementale des Territoires des Yvelines (DDT 78)
- La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAF)
- L'Agence Régionale de Santé de France (ARS)
- La Direction Départementale des Finances Publiques des Yvelines

Ces acteurs se prononcent avant l'ouverture de l'enquête publique et ont un statut institutionnel de poids qui confère à leur avis une portée de taille. Il s'agit ainsi, pour les maîtres d'ouvrage de savoir répondre à toutes les remarques qui peuvent être formulées sur le projet.

- Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) (Ae)

Lors de son avis sur le dossier d'enquête publique, le STIF en collaboration avec RFF et la SNCF ont répondu à toutes les remarques faites par l'Ae. L'avis de l'Ae ainsi que les réponses à ces remarques ont été insérées dans le dossier d'enquête publique.

- La Commission d'enquête

La Commission d'enquête est nommée par le Président du Tribunal administratif doit :

- prendre connaissance du DEUP ;
- établir avec la préfecture les modalités de l'EUP (durée et dates de l'enquête, lieux choisis pour la mise à disposition du registre, dates des permanences, publicité, jours et heures où le public pourra accéder au dossier) ;
- recevoir les personnes qui désirent être entendues et veiller à l'instauration d'un dialogue ;
- annexer au registre d'enquête les courriers adressés au siège de l'EUP ;
- coter et parapher le ou les registres d'EUP ;
- Rédiger un PV des observations 8 jours maximum après la clôture de l'EUP ;
- rédiger son rapport avec son avis motivé dans le délai légal (1 mois maximum après la clôture de l'EUP).

La charge de la rémunération des commissaires enquêteurs pèse sur les maîtres d'ouvrage. Néanmoins, afin de garantir l'indépendance de la commission d'enquête, aucun lien direct de rémunération n'est établit. Le dispositif de vacations permet de faire transiter les crédits par un fond spécial géré par la Caisse des Dépôts et Consignation.

L'avis de la Commission d'enquête rédigé dans le rapport qu'elle transmet à la préfecture est essentiel. Pour rappel, un avis favorable peut être accompagné de recommandations ou de réserves. Ces dernières doivent impérativement être levées au vu de l'obtention de la déclaration de projet et de la DUP. Un avis défavorable de la Commission d'enquête devra être porté en Conseil d'Etat pour lever cet avis sur le projet.

- Autres acteurs institutionnels

Par ailleurs, d'autres acteurs institutionnels sont présents lors de l'EUP. On appelle les porteurs du projet TGO les maîtres d'ouvrages (STIF, RFF et SNCF), les financeurs (Etat, la Région d'Ile-de-France, le Département des Yvelines) et les élus du territoire. Les financeurs du projet TGO n'ont pas un rôle direct lors de l'EUP. Par ailleurs, lors de la constitution des caractéristiques du projet, ils se prononcent pour ou contre les choix des maîtres d'ouvrage. Lors des réunions de Comité de Suivi, les porteurs du projet ont fait le choix de plusieurs caractéristiques déterminantes pour le projet. Il s'agit notamment du tracé de la Tangentielle Ouest Phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER, du phasage du projet, du choix du mode tram-train et de l'emplacement du Site de Maintenance et de Remisage des rames. Ainsi, lors de l'enquête publique ces choix actés non seulement par les maîtres d'ouvrage mais également par les élus et les financeurs du projet sont soumis à l'avis du public.

2.1.1.2 Les acteurs locaux

Les acteurs locaux organisés sont d'une part les élus locaux, Maires, Conseillers municipaux et d'autre part les organisations associatives.

Les élus des Conseil municipaux des communes dont les MECDU sont révisés doivent délibérer en faveur ou non de la mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme. Ainsi, leur avis sera transmis au préfet en vu de la DUP. Un avis défavorable des Conseillers municipaux pèserait contre l'obtention de la DUP.

Par ailleurs, lors de l'enquête publique de TGO, le Président de la Commission d'enquête a exprimé la demande aux mairies de l'enquête d'émettre leur avis sur le projet TGO. Ainsi, plusieurs délibérations en séance de Conseil municipal ont été prises. Toutes les délibérations ont émis un avis favorable à la réalisation du projet en présentant parfois des recommandations ou des points de vigilance. Il s'agit notamment de la sécurité au niveau des traversées des voies routières à forte fréquentation, des mesures de compensation de la forêt, de la sécurité pour la traversée des passages à niveau, de l'intégration paysagère du SMR à Versailles.

L'enquête publique du projet TGO s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013 soit un an avant les élections municipales de 2014. A ce titre, l'avancement d'un projet comme celui de la TGO est un acte important qui touche directement la vie des citoyens et futurs électeurs.

En parallèle, les associations sont des acteurs participant activement lors de l'enquête publique. Les avis inscrits sur les registres ou les courriers envoyés aux commissaires enquêteurs ont la caractéristique d'être très techniques sur les sujets défendus : sécurité routière, impacts environnementaux du projet, nuisances sonores... La force de ces organisations réside dans leurs connaissances précises des sujets mais également des procédures administratives des projets comme l'enquête d'utilité publique contrairement à un public non initié. Elles peuvent ainsi mettre en lumière des vices de procédure, des manques dans le dossier d'enquête publique, émettre des propositions d'amélioration du projet. Elles sont souvent déterminées et suivent le projet de près. Afin de prévenir les divergences entre ces associations et les maîtres d'ouvrage porteurs du projet, le STIF a demandé une étude de contexte, a effectué deux rencontres avec les associations et a prévenu par courrier l'ouverture de l'enquête publique.

Les autres acteurs actifs lors de l'enquête d'utilité publique sont des acteurs souvent non visibles et non organisés. Ils se prononcent généralement pour exprimer une inquiétude particulière comme les nuisances sonores engendrées par le tram-train, comme le prolongement vers Cergy au Nord ou Versailles au Sud. Ils expriment généralement des demandes individuelles pour leur intérêt particulier.

Ces acteurs possèdent un pouvoir indirect fort puisqu'ils détiennent le pouvoir électoral. Ils sont ainsi de futurs électeurs qui pourront exprimer leur adhésion ou non au projet par leur vote aux prochaines élections municipales de 2014.

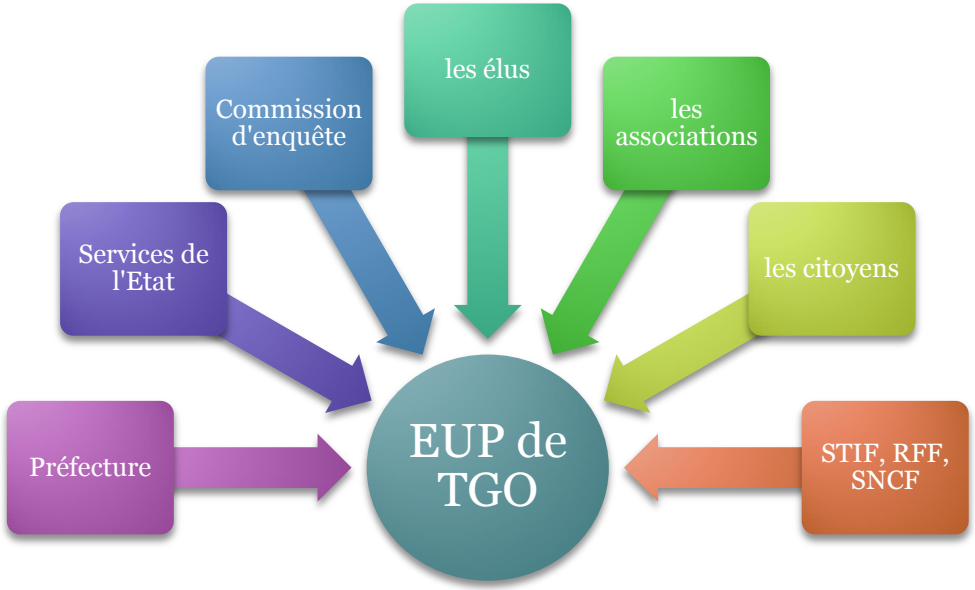


Figure 33 : Acteurs de l'enquête d'utilité publique de TGO Phase 1

2.1.1.3 Les jeux de pouvoir des acteurs sur le projet TGO pendant l'enquête publique ?

Le pouvoir est défini par le sociologue Crozier comme étant « la capacité d'un acteur dans sa relation à l'autre, de faire en sorte que le terme de l'échange lui soient favorable. Il s'agit de mobiliser des ressources dans une relation qui dans une organisation est toujours une contrainte majeure. »

La **préfecture** lors de l'enquête d'utilité publique possède le pouvoir le plus important de tous les acteurs. Elle est le seul acteur pouvant délivrer la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Représentant l'Etat dans un système jacobin comme la France, la légitimité de ses décisions n'est pas remise en cause. Sa ressource principale réside dans son statut de service déconcentré de l'Etat.

Les **services de l'Etat** ont également un statut de service déconcentré. Leurs ressources humaines techniques sont importantes pour rendre compte de leur évaluation sur le projet. Les avis émis sur le dossier d'enquête publique sont transmis au préfet.

Les **commissaires enquêteurs** ont un pouvoir décisif lors de l'enquête. Ils ont le pouvoir de demander des éléments complémentaires aux maîtres d'ouvrage, de prolonger l'enquête publique, de demander la désignation d'un expert, de faire la visite des lieux et d'organiser des réunions publiques. A la fin de l'enquête publique, la commission d'enquête remet un rapport où elle se prononce sur le projet en tenant compte de toutes les observations auxquelles elle aura répondu. Son avis est motivé et transmis à la préfecture. La portée d'un avis défavorable de la commission d'enquête est le passage en Conseil d'Etat pour modifier l'avis de la Commission d'enquête.

Les **élus locaux** ont une légitimité électorale pour donner leur avis sur le projet. Ils peuvent ainsi se prononcer par une délibération en Conseil municipal sur le projet. Par ailleurs, le Conseil municipal doit se prononcer en faveur ou non de la MECDU de leur commune. L'avis du Conseil sur la MECDU est transmis au préfet qui sera juge de sa portée.

Les **associations** sont de plus en plus présentes pour donner leur avis sur les grands projets d'infrastructure. La remise en cause dans les années 70 de la légitimité de l'Etat en tant que seul décideur de ces projets a conduit à la multiplication des associations œuvrant contre certains projets. Lors de l'enquête publique, ces associations peuvent émettre leur avis sur les registres mis à disposition dans les mairies ou par courrier adressé au commissaire enquêteur.

Les **citoyens** peuvent comme les associations ou toute autre personne ou organisation émettre leur avis au cours de l'enquête publique. La principale ressource de ces acteurs réside en leur capacité électorale. En approche des élections municipales, leur pouvoir est d'autant plus important.

Leur pouvoir reste néanmoins limité. Les citoyens doivent tout d'abord connaître les enjeux de l'enquête d'utilité publique, les moyens par lesquels ils peuvent participer et donner leur avis. Par ailleurs la lecture du dossier d'enquête publique est longue et fastidieuse. De nombreux sous dossiers techniques y sont insérés. Des citoyens non initiés peuvent facilement « se perdre » dans ce volume d'informations sur le projet.

2.1 Les acteurs de l'enquête d'utilité publique, qui sont-ils ? Quel est leur pouvoir ?

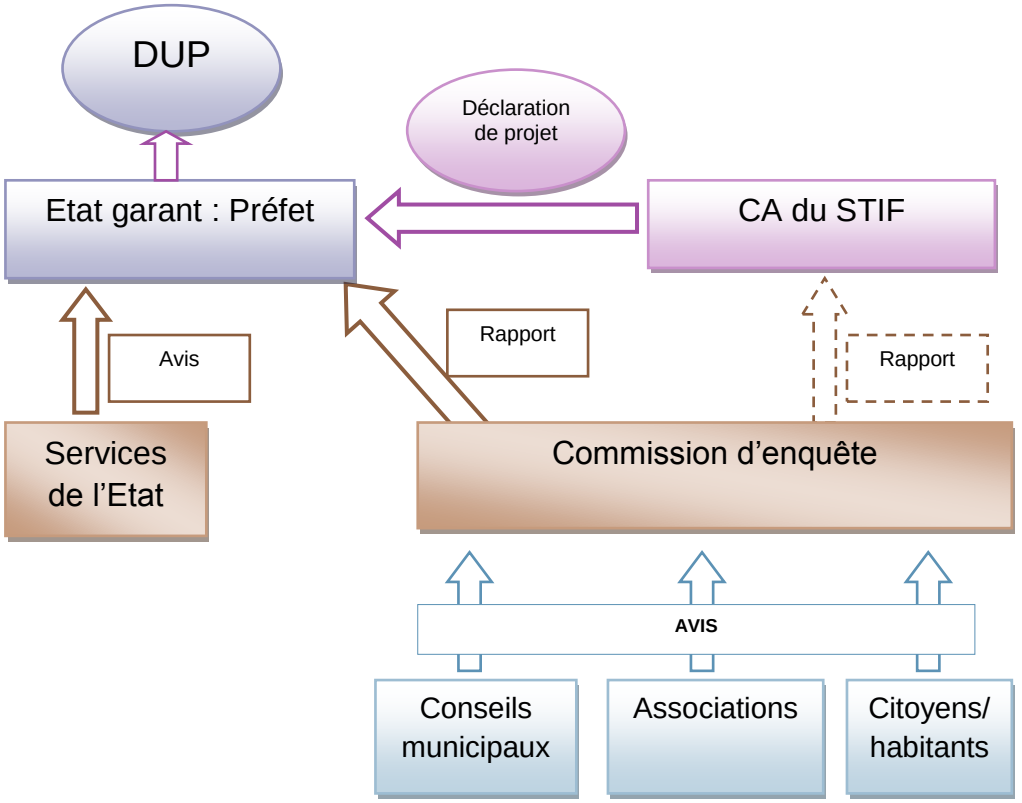
Les **maîtres d'ouvrage**, principaux porteurs du projet en phase d'enquête publique ont un pouvoir limité d'un point de vu juridique. Toute infraction à la procédure de l'enquête publique pourrait amener un recours contre la DUP pour vice de procédure. Néanmoins, le STIF possède les connaissances qui permettent une vision globale du territoire et du projet. Cette connaissance technique et politique du projet et de son territoire lui permet de répondre aux questions et demandes des commissaires enquêteurs et de planifier des réunions en amont de l'enquête publique avec les élus du territoire afin de « faire en sorte que le terme de l'échange lui soit favorable » c'est-à-dire de lui montrer l'opportunité du projet et de sa réalisation.

Les maîtres d'ouvrage ont à leur disposition les ressources humaines et techniques pour présenter un dossier d'enquête publique qui montre l'opportunité et l'intérêt général du projet et ses différents impacts. Les ressources mobilisées sont importantes lors de la constitution du dossier d'enquête publique puisqu'il est la base sur laquelle les différents acteurs se prononcent pour donner leur avis. Le STIF mobilise ses ressources tout au long de l'enquête publique afin de vérifier les procédures légales et soutenir la préfecture et les commissaires enquêteurs sur les délais et démarches à suivre.

Le pouvoir du STIF réside également dans la déclaration de projet qu'il soumet au vote à son Conseil. Ainsi, le Conseil d'Administration composé d'élus d'Ile-de-France se prononce sur la déclaration de projet *(cf. annexe n°5 p.73)*

Dans cet Etat jacobin, où la hiérarchie des pouvoirs est de forme pyramidale, le système de régulation des pouvoirs des acteurs durant l'enquête publique peut être qualifié de système « *top down* » en opposition au système « *bottom up* ». Ainsi, durant l'enquête d'utilité publique, le système top down illustre l'organisation des pouvoirs des acteurs contrairement à ce que l'on pourrait penser lorsque la loi parle de consultation du public. L'organisation et le déroulement de l'enquête d'utilité est défini par les textes et par les commissaires enquêteurs (nommé par le tribunal administratif). Cette organisation définit le mode de participation du public, la durée de l'enquête, les heures de permanences de commissaires enquêteurs, l'organisation ou non de réunion publique... Cette démarche « *top down* » est une démarche appréciée par les maîtres d'ouvrage dans le sens où les pouvoirs de contestation sur l'intérêt du projet ou sur son utilité publique sont limités aux observations inscrites dans les registres ou dans les courriers.

Par ailleurs, l'intérêt général du projet et l'utilité publique du projet sont prononcés en dernier lieu par l'Etat (Préfet) qui est juge de tenir compte de l'avis des acteurs secondaires de l'enquête publique.



2.2 CLASSIFICATION DES OBJECTIFS DES ACTEURS DURANT L'ENQUETE PUBLIQUE

2.2.1 LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX DES ACTEURS

Les termes d'objectifs et d'enjeux n'ont de sens que lorsqu'on les associe aux acteurs auxquels ils se rapportent. Ainsi, pour chaque acteur, il est important de connaître leurs objectifs et leurs enjeux durant l'enquête d'utilité publique de TGO. L'objectif d'un acteur peut être défini par le résultat qu'il souhaite ou doit atteindre. Les enjeux seront rapportés aux enjeux globaux du projet sur lesquels les acteurs donnent leur avis.

2.2.1.1 Des objectifs différents selon les acteurs

La préfecture **représente le pouvoir exécutif de l'Etat**. A ce titre il a pour objectif de **garantir l'existence de l'utilité publique du projet** en vue de la déclaration d'utilité publique, de la MECDU et du défrichement. Sa mission est de recueillir comme nous l'avons précédemment décrit les avis des différents acteurs de l'enquête public tout en tenant en compte la réponse des maîtres d'ouvrage sur le rapport de la commission d'enquête.

L'objectif des services de l'Etat est **de garantir l'évaluation des impacts du projet sur les projets qui les intéressent.** Ils transmettent **leur avis sur le dossier d'enquête publique afin d'alerter le préfet**. Chacun dans leur domaine de compétences (environnement, voirie, santé publique...) émettent des avis et des recommandations aux maîtres d'ouvrage. Leur objectif est de garantir que les impacts du projet sur ces domaines soient identifiés, pour que les maîtres d'ouvrage mettent en place des mesures de réduction ou de compensation dans l'intérêt général. Ces services ont donc pour mission lors de l'enquête publique de mettre en exergue les points qu'ils jugent insuffisamment traités ou qui n'apportent pas les mesures suffisantes dans le dossier d'enquête publique.

La commission d'enquête est le garant du bon déroulement de l'enquête public. Elle a pour objectif de recueillir l'avis du public par la voie des registres en mairie, par les courriers et lors des permanences des commissaires enquêteurs. A ce titre les commissaires enquêteurs doivent **répondre à toutes les remarques formulées durant l'enquête et émettre leur avis argumenté sur la procédure de Déclaration d'Utilité Publique du projet à la préfecture des Yvelines**. Les commissaires enquêteurs se prononcent sur la base :

- De l'étude du DEUP
- De la visite des lieux (si demandée par les commissaires enquêteurs)
- Des réunions publiques (si organisée par les commissaires enquêteur)
- De l'avis de l'expert (si présent lors de l'EUP)
- De la communication légale et complémentaire
- Des avis formulés par le public
- De la réponse des maîtres d'ouvrage au PV de la commission d'enquête après clôture de l'enquête

Les élus locaux, au nom de leur titre de représentant élus des citoyens ont pour objectif **de garantir l'intérêt général de leur commune et de leurs habitants**. Ils ont pour objectifs de donner leur avis lors de l'enquête publique pour se prononcer sur l'opportunité du projet mais également sur des points particuliers qui intéressent leur collectivité. Lors de l'enquête publique du projet de TGO phase 1 toutes les communes ont communiqué soit par voie délibérative soit par courrier leur avis sur le projet au président de la commission d'enquête.
D'autres élus se sont prononcés lors de l'enquête publique. Il s'agit notamment des élus de la phase 2 du projet et des communautés de communes de Versailles Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines.

2.2 Classification des objectifs des acteurs durant l'enquête publique

Les associations ou collectifs ont pour objectif de **se prononcer sur les intérêts qu'ils défendent** (environnement, habitants, sécurité routière...). Durant l'enquête publique de nombreuses associations ont pu écrire sur les registres d'enquête afin de formuler leur avis et remarques sur le projet. Elles peuvent ainsi mettre en exergue des points sensibles ou de désaccords sur le projet sur lesquels les commissaires enquêteurs devront répondre.

Comme les associations, les citoyens / habitants des communes traversées par le projet TGO défendent leur intérêt. Il s'agit de défendre un **intérêt particulier** comme les nuisances sonores que peut engendrer le passage du tram-train dans leur propriété ou de l'expression d'un **intérêt pour le compte d'autrui** comme la sécurité d'un passage à niveau que des écoliers empruntent. L'objectif est de se prononcer au moment de l'enquête publique, seule période hormis celle de la consultation de 2008-2009 du projet TGO pendant laquelle le public peut s'exprimer sur le projet.

Le STIF en tant que maître d'ouvrage coordonateur a plusieurs objectifs. Son premier objectif est **d'obtenir la déclaration d'utilité publique, la déclaration de projet, la MECDU et le défrichement à la fin de l'enquête publique afin de poursuivre le projet.** Pour arriver à cet objectif final, il doit s'assurer tout au long de la constitution du dossier d'enquête d'utilité publique que les exigences législatives sur son contenu soient présentes. Il doit également être proactif dans l'organisation de l'enquête publique. Il doit être en collaboration avec la préfecture et les commissaires enquêteurs pour établir les modalités des l'enquête. Il collabore en parallèle avec les mairies pour leur communiquer le déroulement de l'enquête publique et anticiper les points sensibles du projet qui pourraient être abordés lors de l'enquête publique. Il mène en parallèle une communication incitative pour la participation du public pendant la période de l'enquête.

Durant la période de l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2013, l'objectif du STIF est de se rendre disponible pour toutes questions des commissaires enquêteurs et des communes dans lesquelles se déroule l'enquête. Il s'agit également pour le STIF d'anticiper la fin de l'enquête en prenant connaissance des avis transcrits sur les registres d'enquête. Cette stratégie permet ainsi d'anticiper la rédaction de la réponse aux observations du public des commissaires enquêteurs qui doit leur être communiqué dans les 15 jours suivant la transmission du PV. A la clôture de l'enquête, les maîtres d'ouvrage n'ont aucun moyen d'action pour influer sur l'avis des commissaires enquêteurs. Suite à la remise du rapport de la commission d'enquête au préfet, le STIF se doit de répondre à toutes les réserves et recommandations écrites dans ce rapport. La pratique du maître d'ouvrage veut que ces réponses soient intégrer à la déclaration de projet.

2.2.1.2 La stratégie du STIF pour mener à bien l'enquête d'utilité publique

Au cours de mon stage, j'ai pu travailler sur les réponses des maîtres d'ouvrage sur les avis des différents acteurs : l'avis des services de l'Etat, l'avis de l'Autorité environnementale et les avis des élus et habitants. L'analyse des réponses du STIF au rapport des commissaires enquêteurs ne peut être présentée car la rédaction du présent mémoire s'est déroulée avant la transmission de ce rapport.

En faisant le travail d'analyse de ces documents, j'ai pu remarquer plusieurs stratégies adoptées par le STIF en fonction de l'importance des remarques ou avis.

2.2.1.2.1 Appui sur le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique

La première n'est pas une stratégie au sens stricte. **Les maîtres d'ouvrage reprennent les éléments du dossier d'enquête publique et les reformulent ou apportent des éléments supplémentaires afin de répondre aux remarques**.

Lors de l'enquête d'utilité publique de nombreuses inquiétudes ont été formulées sur la possibilité de passage de trains de fret sur les voies de la TGO. Les habitants, élus et l'Agence Régionale de la Santé (ARS) se sont inquiétés des nuisances sonores que pouvaient engendrer le passage de train lourd. Il est expressément mentionné dans le DEUP que les voies sont dédiées au tram-train de la TGO. Aucun train de fret ne circulera. Néanmoins, l'Etat a demandé au maître d'ouvrage de préserver l'évolutivité de la ligne : les caractéristiques techniques de la partie ferroviaire de la TGO doivent permettre de faire circuler d'autres convois que les tram-trains. Par ailleurs, l'ouverture de la ligne au fret constituerait un projet à part entière, pour lequel devraient être menées une nouvelle consultation du public et de nouvelles études spécifiques (instruction sécurité, impacts sonores...).

De même, de nombreux habitants de Bailly ont demandé des protections sonores le long de la voie sur leur commune. Le STIF s'appuie sur les études techniques faites par un bureau d'étude spécialisé en acoustique afin de prouver que les seuils de dépassement du bruit ne sont pas dépassés.

La **constitution du dossier d'enquête d'utilité publique est primordiale** afin de répondre à toutes les exigences légales et de justifier toutes les choix pris par les maîtres d'ouvrage.

2.2.1.2.2 Appui sur les documents de planification

La deuxième stratégie du STIF est de se baser sur **des éléments de cadrage de politique globale.** Ainsi, les maîtres d'ouvrage s'appuient sur les documents d'orientations des transports comme le projet de **SDRIF** de 2012 et le projet de **PDUIF** de 2013, le **Nouveau Grand Paris** et le **discours du Premier Ministre du 6 mars 2013**.

De nombreuses demandes ont été formulées afin de prolonger la TGO au nord vers Cergy et au Sud vers Versailles Chantiers. Le prolongement de la Tangentielle Ouest vers Versailles-Chantiers est inscrit au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2012 arrêté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 octobre 2012), à l'horizon 2030.

Par ailleurs, le prolongement de la Tangentielle Ouest vers Cergy-Pontoise figure dans le projet du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2012), arrêté en octobre 2012. De plus, lors des annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013, le projet Tangentielle Ouest et son prolongement vers Cergy-Pontoise ont également été confirmés dans le cadre du Nouveau Grand Paris. Le prolongement vers Cergy y est annoncé à l'horizon 2025.

2.2.1.2.3 L'engagement sur de nouvelles études

Le dossier d'enquête publique n'établit pas toutes les études techniques du projet. Ainsi, en phase d'Avant projet qui suit l'enquête publique, des études plus poussées sont réalisées. **La stratégie du STIF est alors de répondre aux avis des acteurs en s'engageant sur la réalisation d'études techniques en phase d'avant-projet.** Cette stratégie permet de répondre par les engagements des maîtres d'ouvrage notamment aux exigences des services de l'Etat.

L'avis de l'Autorité environnementale demande à ce que des études plus poussées soient menées concernant les impacts du projet TGO sur la circulation, sur l'intégration paysagère au droit du Site de Maintenance et de Remisage et sur les compensations suites au défrichement. Par ailleurs, les habitants ont exprimés leurs inquiétudes du franchissement des passages à niveau. Conformément à la législation en vigueur, RFF, maître d'ouvrage sur les sections du RFN, élaborent des dossiers de sécurité pour chaque passage à niveau en fonction de sa catégorie.

2.2.1.2.4 Le travail de collaboration avec les acteurs du projet

Une des stratégies du maître d'ouvrage consiste à être **en constante collaboration avec les acteurs du projet**. Cette collaboration ne se limite pas à la phase de l'enquête publique.

A titre d'exemple, le STIF a pu rencontrer l'ONF, la DRIAAF, la DDT, la SAFER[9], l'EPFY[10], les villes de Mareil-Marly et de Saint-Germain-en-Laye en vue de la recherche de terrains pour les mesures de compensation liées au défrichement.

Ce travail de communication et de collaboration est indispensable afin d'anticiper tous les désaccords qui peuvent être soulevés durant l'enquête publique mais également tout au long du projet. Un manque de collaboration du STIF envers les acteurs pourrait nuire au projet dans le sens où des blocages de la part des acteurs pourraient émerger et retarder le projet. Par exemple, il est stratégique de rencontrer les mairies avant la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées afin que le PV. Pour rappel, le PV retranscrit tous les accords et désaccords des mairies sur les MECDU inséré dans le DEUP. Les désaccords sont ainsi entendus par le Préfet et lus par les commissaires enquêteurs au travers du PV. Les avis de ces deux acteurs peuvent être influencés par le contenu de ce procès verbal.

2.2.1.2.5 Appui des co-maîtres d'ouvrage

Le STIF est maître d'ouvrage coordonateur. A ce titre il coordonne toutes les phases d'études pour la conception du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et la phase d'enquête d'utilité publique. **Il s'appuie sur les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF pour valider le DEUP et répondre aux avis concernant leur domaine de compétences.**

Ainsi, lors de l'enquête publique de nombreux avis se sont portés sur la sécurité des traversées des passages à niveau. RFF en tant que gestionnaire de l'infrastructure du RFN a apporté ses réponses techniques quant à la gestion de la sécurité des passages à niveau du projet TGO. De même, les réponses aux questions d'intégration du SMR sur le site de Versailles ont été complétées par la SNCF, maître d'ouvrage du centre de maintenance.

[9] Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural
[10] Etablissement Public Foncier des Yvelines

2.2.1.2.6 Les contraintes budgétaires

Le STIF en tant que maître d'ouvrage doit proposer un projet dont les caractéristiques techniques peuvent être financées au travers des **Contrats de Projet Etat-Région et des Contrats Particulier Région Département**. Les solutions et les variantes du projet sont proposées aux financeurs qui se prononcent en faveur ou non. Ainsi, le projet de TGO évolue dans un environnement économique contraint qui ne permet pas aux maîtres d'ouvrage de répondre à toutes les demandes et exigences des acteurs lors de l'enquête publique.

Les maîtres d'ouvrage sont alors **contraints par le pouvoir budgétaire des financeurs**. Ils doivent néanmoins, défendre et porter le projet auprès du public.

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

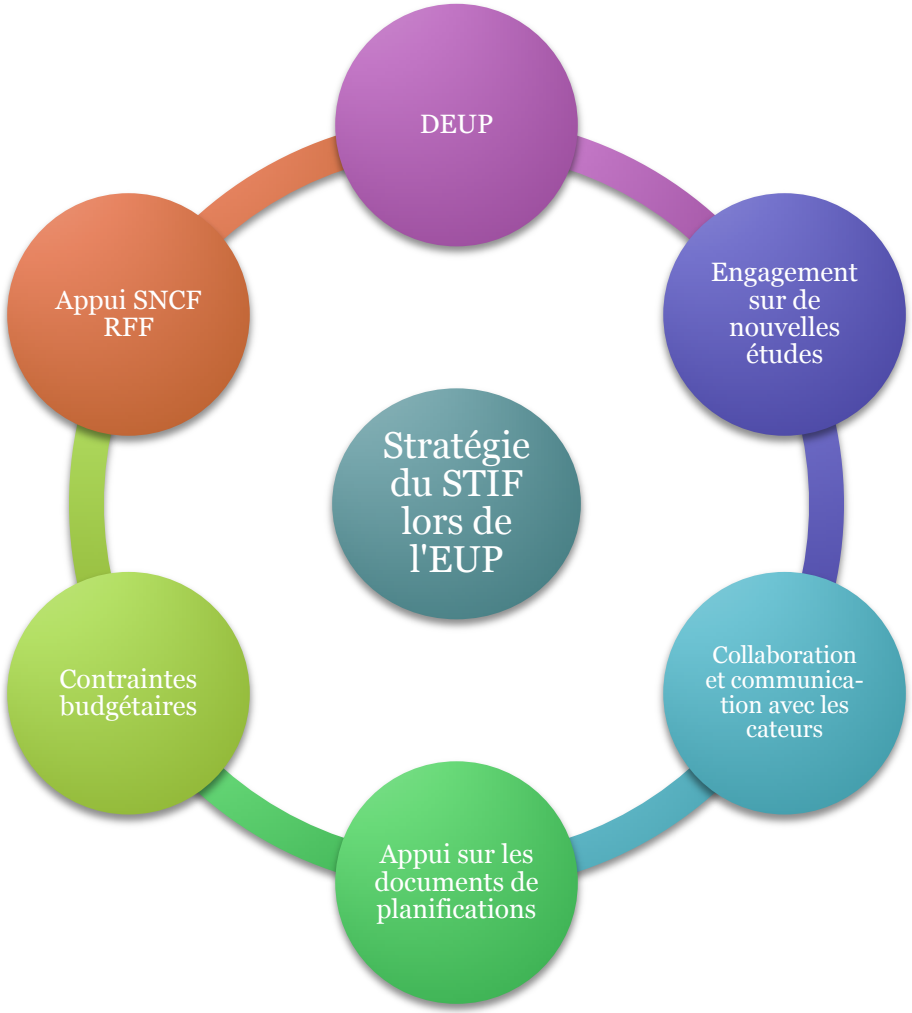


Figure 34 : Eléments structurant la stratégie du STIF durant l'enquête d'utilité publique de TGO Phase 1

2.3 ANALYSE DE LA STRATEGIE DES ACTEURS ET DE LA PLACE DU STIF

2.3.1 LE TABLEAU DE LA STRATEGIE DES ACTEURS

Les trois tableaux suivant présentent la stratégie des acteurs lors de l'enquête d'utilité publique du projet TGO. Ils synthétisent les actions de chacun des acteurs les uns sur les autres. A titre d'exemple, le Préfet agit sur les services de l'Etat en leur demandant de se prononcer sur le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP). Pour chaque acteur, sont identifiés les **buts** à atteindre, les **problèmes** rencontrés et les **moyens** qu'ils possèdent lors de la phase d'enquête publique.

Ces tableaux mettent en exergue les influences et les actions que chaque acteur peut avoir l'un sur l'autre. Ils montrent également la stratégie du STIF pour appréhender la multiplicité des acteurs auxquels il doit faire face.

Certaines actions répertoriées dans les tableaux ont été vérifiées pendant mon stage. Par ailleurs, d'autres actions sont inscrites dans le tableau sans qu'elles n'aient pu être vérifiées (par exemple l'action des citoyens sur les associations) ou qu'elles n'aient pu être réalisé car postérieure à la durée de mon stage (recours contre la DUP). Le choix a été fait de les inscrire (**dans une autre couleur**) pour montrer les actions potentielles de ces acteurs.

2.3 Analyse de la stratégie des acteurs et de la place du STIF

Tableau 5 : Stratégie du STIF et des acteurs institutionnels pendant l'enquête d'utilité publique du projet TGO

Action de \ sur	Préfet	Services de l'Etat	Commission d'enquête	STIF/ MOA
Préfet	**But** : garantir l'utilité publique du projet TGO **Problèmes** : connaissance limitée du projet **Moyens** : acter ou non la DUP, la MECDU, le défrichement	Demander d'émettre un avis sur le DEUP	Elaborer en collaboration les modalités de l'EUP Recevoir le rapport des conclusions et l'avis motivé	**Accorder ou non la DUP, la MECDU, le défrichement**
Services de l'Etat	Influencer l'avis du préfet en alertant les points faibles du projet et du DEUP sur les domaines qui les intéressent.	**But** : garantir la conformité de l'évaluation des impacts du projet dans les domaines qui les intéressent **Problèmes** : connaissance limitée du projet **Moyens** : avis sur le DEUP transmis à la préfecture	Influencer l'avis de la commission d'enquête par l'avis de l'autorité environnementale inséré dans le DEUP.	Demander des compléments d'études, des compléments d'informations dans le DEUP au travers des avis formulés
Commission d'enquête	Influence l'avis de la préfecture pour accorder la DUP, la MECDU et le défrichement. Par un avis défavorable, sortir la préfecture du cercle de décision en l'emmenant en Conseil d'Etat	Aucune influence	**But** : garantir le bon déroulement de l'EUP, donner ses conclusions et son avis motivé à la préfecture **Problèmes** : durée de la procédure d'EUP courte. **Moyens** : entendre toute personne lors de l'EUP, les registres et courriers, visite du terrain, réunion et échange avec les MOA, réponse des MOA au PV.	Emettre ses conclusions et avis favorable ou défavorable à la procédure d'EUP
STIF/MOA	Montrer l'implication et le suivi des MOA sur le projet et pendant l'enquête publique Réaliser un DEUP de qualité.	Répondre aux avis émis sur le DEUP Rencontrer les services de l'Etat	Se rendre disponible et proactif durant l'EUP Répondre à toutes les questions et demandes Communiquer régulièrement avec les commissaires Répondre au PV des observations à la clôture de l'enquête	**But** : garantir le bon déroulement de l''EUP, obtenir la DUP, la MECDU, et le défrichement pour réaliser le projet **Problèmes** : contraintes budgétaires et temporelles pour réaliser le projet, la servitude envers les décisions étatiques, la méconnaissance de **l'historique complet** du projet **Moyens** : La connaissance technique du projet, la constitution du DEUP, la collaboration avec les acteurs

Lecture du tableau : Actions du Préfet sur les services de l'Etat : « Demander d'émettre un avis sur le DEUP »

2.3 Analyse de la stratégie des acteurs et de la place du STIF

Tableau 6 : Stratégie du STIF et des acteurs locaux lors de l'enquête d'utilité publique du projet TGO

Action de / sur	Elus	Associations / collectifs	Citoyens / Habitants	STIF/MOA
Elus	**But** : garantir l'intérêt général de leur collectivité **Problèmes** : pression des élections municipale 2014, **Moyens** : légitimité électorale, pouvoir délibératif	**Entendre les avis et appuyer ou non ce qu'elles défendent lors de la délibération en conseil municipal[11]***	**Entendre les avis et appuyer ou non ce qu'ils défendent lors de la délibération en conseil municipal***	Demander des rencontres Délibérer sur l'enquête publique du projet TGO
Associations / collectifs	**Voter lors des prochaines élections municipales***	**But** : faire valoir les valeurs qu'elles défendent **Problèmes** : période de consultation du public courte et moyens limités **Moyens** : avis, courriers, rassemblement ou **recours en justice contre DUP***	Influencer les citoyens par l'organisation d'une réunion publique ou d'articles sur Internet	Emettre des avis dans les registres et les courriers
Citoyens / Habitants	**Voter lors des prochaines élections municipales***	**Rejoindre les associations en adhérant***	**But** : faire valoir leur intérêt particulier **Problèmes** : période de consultation du public courte et moyens limités **Moyens** : avis et courriers ou **recours en justice contre la DUP***	Emettre des avis dans les registres et les courriers
STIF/MOA	Rencontrer certains élus Entendre les demandes des élus	Entendre les demandes des associations	Entendre les demandes des citoyens	**But** : garantir le bon déroulement de l''EUP, obtenir la DUP, la MECDU, et le défrichement pour réaliser le projet **Problèmes** : contraintes budgétaires et temporelles pour réaliser le projet, la servitude envers les décisions étatiques, la méconnaissance de **l'historique complet** du projet **Moyens** : La connaissance technique du projet, la constitution du DEUP, la collaboration avec les acteurs

[11] *** : actions possibles non réalisées ou non vérifiables**

2.3 Analyse de la stratégie des acteurs et de la place du STIF

Tableau 7 : Stratégie entre les acteurs de l'enquête d'utilité publique du projet TGO

Action sur / de	Acteurs institutionnels	Acteurs locaux	STIF/MOA
Acteurs institutionnels	**But** : garantir la procédure de L'EUP en vue de la DUP, de la MECDU et du défrichement **Problèmes** : informations asymétriques et délai contraint **Moyens** : légitimité, pouvoir exécutif	Demander leur avis	**Accorder ou non la DUP, la MECDU et le défrichement**
Acteurs locaux	Emettre des avis dans les registres et les courriers ou par délibération **Remettre en cause leur légitimité de décision[12]***	**But** : défendre leur intérêt particulier ou global **Problèmes** : période de consultation du public courte et moyens d'actions limités **Moyens** : avis, courriers, rassemblement, délibération ou **recours en justice contre DUP***	Emettre des avis dans les registres et les courriers ou par délibération **Remettre en cause leur légitimité de MOA***
STIF/MOA	Influencer les avis en respectant la législation	Entendre les demandes des acteurs locaux Organiser des rencontres	**But** : garantir le bon déroulement de l''EUP, obtenir la DUP, la MECDU, et le défrichement pour réaliser le projet **Problèmes** : contraintes budgétaires et temporelles pour réaliser le projet, la servitude envers les décisions étatiques, la méconnaissance de **l'historique complet** du projet **Moyens** : La connaissance technique du projet, la constitution du DEUP, la collaboration avec les acteurs

[12] *** : actions possibles non réalisées ou non vérifiables**

Au regard de ces différents tableaux, nous pouvons mettre en parallèle deux acteurs types : **les « petits » acteurs et les « grands » acteurs** (BELHEDI, 2004). Les petits acteurs sont représentés par les citoyens, les habitants, les futurs usagers de la ligne TGO. Leur importance réside dans le **comportement**. Ce comportement se manifeste durant l'enquête publique de TGO par l'inscription de leurs avis dans les registres et dans les courriers adressés au commissaire enquêteur, d'organiser une réunion publique. La manifestation de leur avis peut également s'exprimer par les urnes lors des élections. Ces « petits » acteurs peuvent alors influer sur les décisions par leur comportement et les conséquences de leur comportement (par exemple, réélection de la majorité aux élections municipales ou son contraire).

Les « grands » acteurs comme l'Etat, les services de l'Etat, les élus et les commissaires ont « **un poids sur l'inflexion des décisions** » [13]pendant l'enquête publique sur le projet. Cette « inflexion se situe au niveau de la décision normative, incitative ou coercitive ». Les avis de ces acteurs est encadré par une règlementation stricte tout comme la possibilité pour le public de s'exprimer durant cette phase. Les décisions prises par ces acteurs de donner un avis favorable ou non sur l'utilité publique du projet, sur son opportunité, sur l'impact du projet sur l'environnement, sur des points particuliers sont codifiées et encadrées.

La consultation du public pendant l'enquête publique est légalement obligatoire. Cette incitation peut être vue comme une **stratégie de participation.** Cette stratégie « assure l'adhésion et la légitimation » (BELHEDI, 2004) des décisions prises à la clôture de l'enquête publique. Ainsi, les décisions prises par l'Etat d'accorder la DUP, la MECDU, le défrichement seraient ainsi légitime puisqu'elle se base notamment sur l'avis des commissaires enquêteurs qui rendent comptent dans leur rapport de l'avis du public sur le projet. Cette stratégie permet ainsi, d'atténuer les forces qui peuvent s'opposer pendant l'enquête publique par l'argument de la consultation du public et par le compromis ou d'une entente dans l'intérêt général et collectif.

Dans cet univers des forces, le STIF pendant l'enquête publique utilise une **stratégie offensive**. Il saisit les opportunités pour améliorer le déroulement de l'enquête et influer sur l'avis des acteurs. Il déploie une communication externe sur le projet et l'enquête publique, il veille à la bonne logistique, il organise des réunions avec les acteurs. Il s'agit non pas d'un rapport de domination mais d'une recherche de l'efficience dans ces actions.

Par ailleurs, sa stratégie va évoluer à la suite du rapport des commissaires enquêteurs. Après, la remise de ce rapport à la préfecture, le STIF n'a plus la possibilité d'agir pour influer sur les décisions normatives préfectorales.

[13] « *Les acteurs et l'espace* » Amor BELHEDI, novembre 2004

2.3.2 Le STIF, maitre d'ouvrage, une place strategique vouee a se developper ?

La place du STIF dans l'enquête d'utilité publique du projet TGO nous amène à nous questionner plus largement sur son rôle de maître d'ouvrage des projets d'investissements en Ile-de-France.

Le cadre juridique de transports publics en Ile-de-France est particulier. L'organisation des services de transports de voyageurs n'est pas régie par les seules dispositions de doit commun de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) mais relève également d'un cadre juridique particulier fixé par l'ordonnance du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Ainsi, les transports publics de voyageurs d'Ile-de-France sont organisés par le STIF, établissement public administratif, regroupant la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de Seine-et-Marne. Le STIF est administré par un Conseil composé de représentants des collectivités locales qui en sont membres, d'un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France et d'un représentant des présidents des EPCI d'Ile-de-France. Le STIF est présidé par le Président du Conseil Régional ou son représentant.

Le STIF est l'autorité organisatrice en matière de transports publics réguliers de personnes (Transilien, RER, métro, tramway et services routiers par bus et car), de services de transports scolaires, de transport à la demande et de transport public fluvial régulier de voyageurs.

L'ordonnance du 7 janvier 1959 et ses décrets d'application, **fixent des règles spécifiques pour ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport.**

Le STIF est compétent pour assurer lui-même la maîtrise d'ouvrage ou désigner les maîtres d'ouvrages des projets d'infrastructures de transports. La question de la maîtrise d'ouvrage est essentielle car elle entraîne la propriété des ouvrages. Néanmoins, sur les « opérations, non décidées avant le 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou prolongement directs, dépendants et accessoires des lignes, ouvrages ou installations existants à la même date », la loi du 8 décembre 2009 impose une co-maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la RATP, selon les modalités suivantes :

- Le STIF s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations et continue d'en assurer le financement,
- Il revient à la RATP de choisir le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, d'assurer ou d'en faire assurer la maîtrise d'œuvre et de conclure les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

Pour tous les projets, le STIF intervient en tant qu'autorité organisatrice des transports, son rôle consiste alors à coordonner et piloter les projet d'investissement. A cet effet, il veille au contenu des études et au respect des objectifs, des coûts et des délais de réalisation des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes quelqu'en soit le maître d'ouvrage (sauf sur le RFN où seul RFF est compétent en matière de maîtrise d'ouvrage).

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles varie notamment :

Selon la nature du mode de transport (ferroviaire, tramway, T zen, TCSP) ou de l'infrastructure

Selon les parties prenantes du projet.

En outre l'organisation de la maîtrise d'ouvrage peut être différente selon les étapes du projet (DOCP, schéma de principe, Avant-projet, projet, travaux...). Ainsi, suivant les projets, le STIF peut :

- Assurer lui-même la maîtrise d'ouvrage, de tout ou partie d'un projet,
- Désigner un ou plusieurs maîtres d'ouvrages, de tout ou partie d'un projet.

Les spécificités du contexte francilien (règlementation, acteurs, répartition des compétences, contraintes techniques) expliquent que des maîtrises d'ouvrages complexe aient été mises en place pour les projets urbains. Ces organisations variées multiplient les facteurs de complexité, notamment en termes de gestion des interfaces.

L'évolution des compétences du STIF ainsi que les réflexions menées en interne tendent à ce que soit privilégié, autant que possible, l'exercice d'une maîtrise d'ouvrage unique par étape, voire sur l'ensemble des étapes du projet.

Le STIF décide de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage qui peut prendre différentes formes.

A titre d'exemple, le STIF intervient en tant qu'AOT et en tant que maître d'ouvrage aux côtés d'autres MOA sur le projet de TGO. Le projet est piloté par plusieurs maîtres d'ouvrage (STIF, RFF et SNCF), chacun sur son domaine qui lui est propre : STIF : sur les infrastructures urbaines, RFF sur le RFN et la SNCF sur les gares et le Site de Maintenance et de Remisage. Des études préliminaires jusqu'au DEUP, le STIF est maître d'ouvrage coordinateur. Le STIF a choisit ensuite de passer un appel d'offre pour mandater un maitre d'ouvrage qui réalisera les études d'Avant-projet (AVP), les études de projet (PRO) et la réalisation (REA) au nom et pour le compte du STIF.

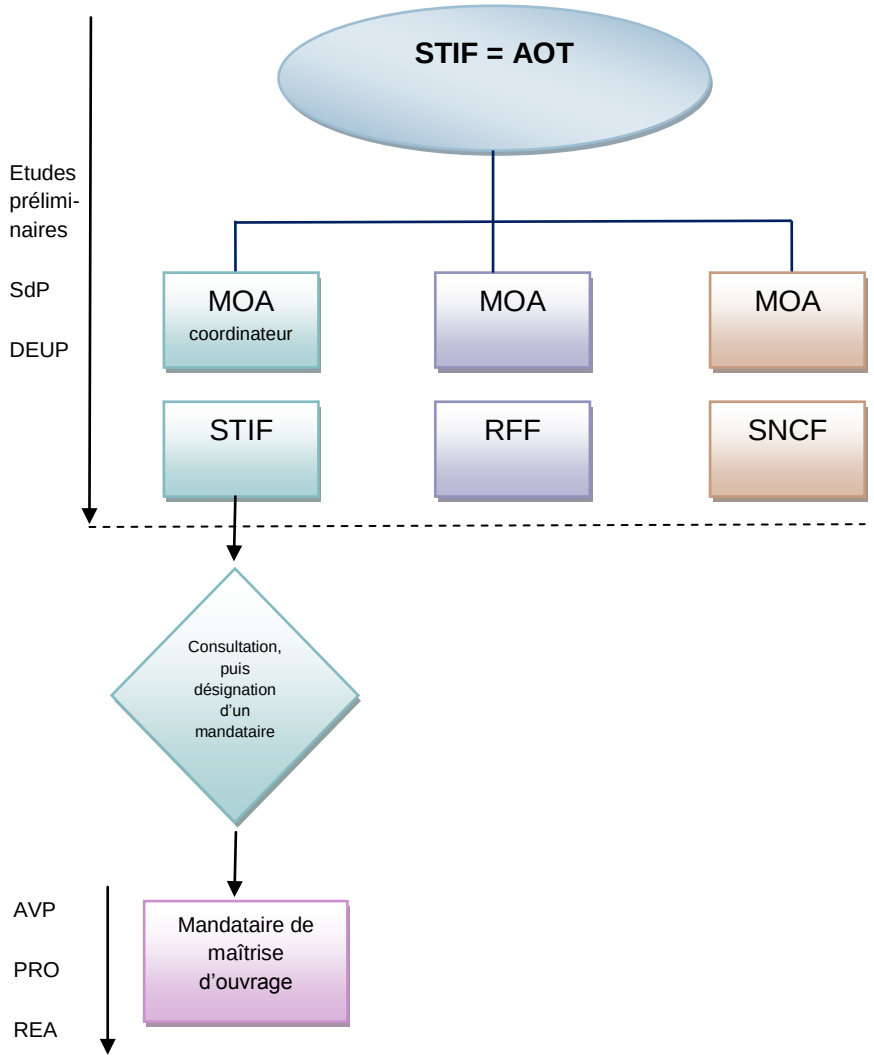


Figure 35 : Schéma d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet TGO

Afin d'accomplir cette mission, le STIF s'est doté de moyen humain dans son organisation. Les chargés de projets du Département des Projets d'Investissement pilotent les projets : études amont, études préliminaires, études d'avant-projet, le suivi technique et administratif financier, et le suivi des travaux jusqu'à la mise en service.

Les moyens humains et techniques ne peuvent aujourd'hui permettent au STIF d'être MOA sur tous les projets d'investissement d'Ile-de-France. Il s'agit alors de déléguer la maîtrise d'ouvrage ou de faire appel à un mandataire. Ce recours montre les limites de la prérogative de maîtrise d'ouvrage au STIF. D'autant que la maîtrise d'ouvrage du STIF intervient dans le contexte particulier de la Région francilienne.

En effet, les MOA historique son la RATP et la SNCF. Ils se sont dotés avant le STIF de moyens humains et techniques d'ampleur afin de répondre aux investissements du territoire de l'Ile-de-France. Ils ont ainsi acquis des savoirs et des savoir-faire qui leur confèrent une légitimité d'action en tant que MAO.

Plusieurs scenarii, sont à envisager pour le STIF. La première est la volonté de l'autorité organisatrice de développer sa prérogative de maîtrise d'ouvrage. Cette stratégie lui permettrait de suivre au plus près les projets et d'assoir sa place d'acteur dans ce domaine de compétence face à la RATP et la SNCF, maître d'ouvrages mais également exploitants historique du réseau francilien. Cette stratégie lui conduirait à mettre en place des moyens techniques et humains qui peuvent répondre à cette volonté. Le STIF devra alors faire face dans son organisation interne au développement de ces ressources humaines. Le risque sous jacent de cette stratégie serait une augmentation des projets suivis par la maîtrise d'ouvrage STIF sans les moyens humains et techniques suffisants pour accompagner ce développement de compétence.

Le deuxième scenario consiste pour le STIF à rester dans la position actuelle en prenant en charge quelques projets en maîtrise d'ouvrage puis de déléguer la maîtrise d'ouvrage à d'autres acteurs. Ce scenario, à moyen terme, lui permettrait de gagner en savoir-faire dans ce domaine et de consolider sa position d'AOT maître d'ouvrage.

Le troisième scenario serait de ne porter aucun projet d'investissement en maîtrise d'ouvrage en ayant pour seul compétence celle d'autorité organisatrice. Cette stratégie limiterait le développement des équipes projets au sein du Département des Projets d'Investissement. Le suivi des projets serait moins proche et de fait, le contrôle également. Le risque de cette stratégie serait de laisser en place le système de la maîtrise d'ouvrage avec les acteurs historiques sans affirmer la place du STIF en tant qu'autorité organisatrice.

La stratégie choisit à moyen et long terme n'a pas été communiquée aux chargés de projet. A court terme, le deuxième scenario tend à se dessiner au vu du nombre et de l'avancé des projets dont le STIF est maître d'ouvrage.

CONCLUSION

L'enquête d'utilité publique du projet TGO Phase 1 s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Les enjeux de cette phase sont différents suivant les acteurs.

Le STIF, en tant que maître d'ouvrage au même titre que la SNCF et RFF a pour objectif d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et le défrichement afin de poursuivre les études puis de réaliser *in fine* l'opération. L'Etat au travers de la décision de la préfecture doit ainsi garantir l'utilité publique du projet. L'enjeu de l'enquête d'utilité publique est alors de connaître l'avis de ses services et du public sur l'opportunité du projet et sur les impacts du projet. L'Autorité environnementale doit se prononcer seulement sur les impacts du projet en matière d'environnement et non sur son opportunité. Les élus du territoire utilisent cette période de consultation pour se prononcer en faveur ou non du projet TGO. L'enquête d'utilité publique est également un moyen pour le public invisible (citoyens, futurs usagers, habitants) se faire valoir leurs intérêts en inscrivant sur les registres ou par courriers leurs avis. L'enjeu de l'enquête publique pour les commissaires enquêteurs est particulier, puisque ces acteurs n'existent qu'au travers de cette procédure. Ils doivent être les garants du bon déroulement de l'enquête, rassembler tous les avis du public et donner leur avis sur le projet transmis à la préfecture.

La procédure de l'enquête publique est très encadrée. Ce système décisionnel où le jugement ultime revient à l'Etat laisse peu de place à la stratégie des acteurs. Par la participation du public au projet d'infrastructure de transport, l'Etat en créant l'enquête publique s'est tourné vers une stratégie participative.

La stratégie participative du public permet aux acteurs les moins visibles et les moins influents de se prononcer sur le projet. Par ailleurs, cette stratégie, encadrée légalement fait passer les rapports de forces entre les acteurs par la force d'un compromis ou d'une entente au nom de l'intérêt général et collectif. Elle voile ainsi, la dimension conflictuelle que le projet TGO a pu susciter chez les différents acteurs.

La multiplicité des acteurs et des enjeux lors de cette phase du projet entraine une complexité du système d'acteurs dans lequel le STIF agit. La stratégie du STIF est offensive pour préparer l'enquête publique. Elle met en place des moyens de communication, collabore et rencontre les différents acteurs. Cette stratégie vise à faire adhérer les acteurs autour du projet de transport de TGO. La position du STIF acteur proactif avant et pendant l'enquête publique devient un acteur passif après la remise du rapport des commissaires enquêteurs au préfet dans l'attente de l'attribution de la DUP, de la MECDU, et du défrichement par l'Etat, décideur final.

Le STIF en tant que maître d'ouvrage d'un projet, est un acteur de poids durant l'enquête d'utilité publique. Cette place lui demande des moyens humains et techniques importants notamment lors de la constitution du dossier d'enquête publique (base sur laquelle les acteurs se prononcent). La stratégie de développer cette compétence au sein du STIF est une question à méditer dont la réponse n'est pas apportée dans ce mémoire.

Si je devais refaire ce mémoire, je me concentrerai d'avantage sur un des enjeux mis en exergue pendant l'enquête publique de TGO comme l'articulation de la phase 1 et 2 du projet. J'aurai ainsi pu étayer mes propos par des exemples concrets. Ce mémoire reste très déclaratif et n'analyse pas tous les jeux d'acteurs. J'effectuerai également un comparatif avec d'autres enquêtes publiques. La plus grande difficulté du mémoire a été de trouver un sujet se rattachant à mes missions opérationnelles.

ANNEXES

ANNEXE 1 : EPCI DE L'AIRE D'ETUDE DE TGO

Tableau 8 : EPCI présents sur l'aire d'étude de TGO

EPIC	Communes	Caractéristiques
Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc	Noisy-le-Roi, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole, Rocquencourt, Bailly, Versailles Buc	La **CAVGP** comptait en 2008 près de 192 000 habitants pour 14 communes (périmètre 2012).La présence de Versailles, préfecture des Yvelines et ville au patrimoine historique international confère à la CAVGP un rayonnement international.
Communauté d'Agglomération Poissy-Achères-Conflans-Saint-Honorine	Achères Poissy Conflans-Saint-Honorine	Le périmètre de la **PAC** a été validé par la Commission Départementale de Coopération Intercommunale (CDCI) en décembre 2012. La mise en œuvre de cet EPCI progresse relativement lentement compte tenu de la future loi de décentralisation qui pourrait fusionner les intercommunalités notamment celle de la PAC avec la Communauté de Communes Saint-Germain Seine et Forêt
Communauté de Commune Saint-Germain Seine et Forêt	Saint-Germain-en-Laye, Chambourcy, Mareil-Marly L'Etang-la-Ville Marly-le-Roi Aigremont, Le Pecq, Le Port Marly Louveciennes	Le périmètre de cet EPCI a été validé le 12 décembre 2012 par la CDCI. Cet EPCI se met progressivement en place pour un objectif au 1er janvier 2014.
Communauté de Communes Gally-Mauldre	Andelu, Bazemont, Chavenay, Crespières, Davron, Feucherolles, Herbeville, Mareil-sur-Mauldre, Maule, Montainville Saint-Nom-la-Bretèche	La Communauté de Communes a été créée le 29 juin 2012 par arrêté préfectoral Le Schéma Départemental de Coopération Intercommunal a intégré le périmètre de cette intercommunalité.

Annexe 2 : Densite de la population dans les communes traversees par le projet

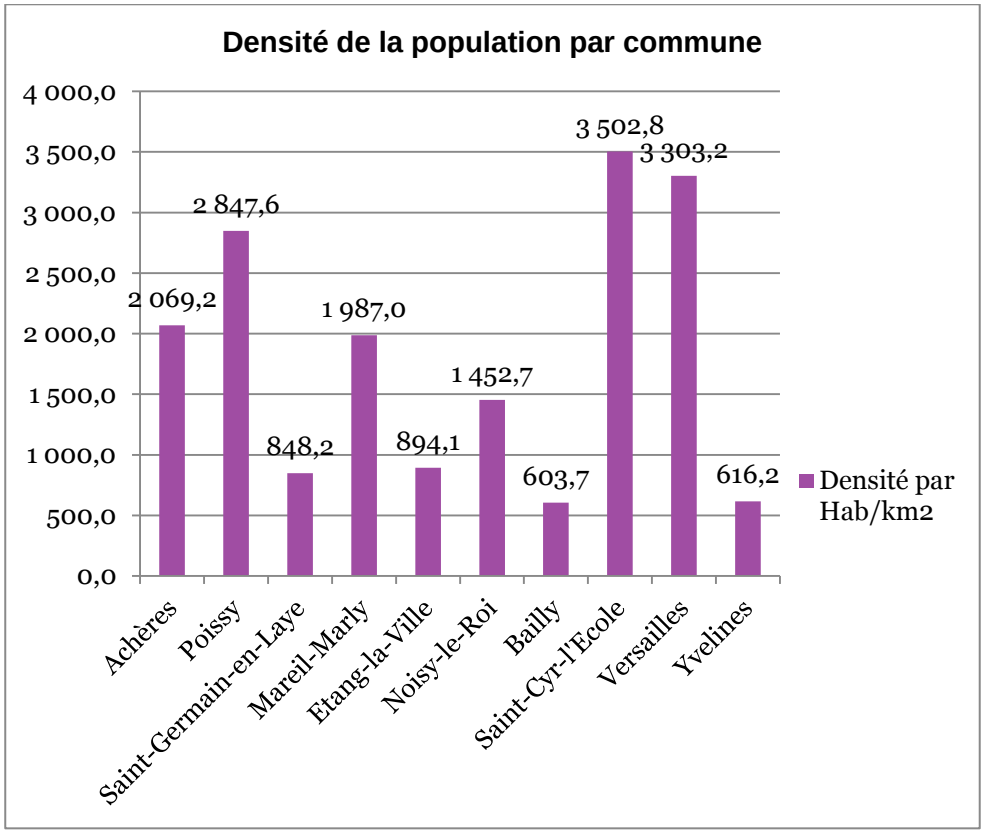


Figure 36: densité de la population dans les communes traversées par le projet TGO Phases 1 et 2

Le territoire se caractérise par une densité de population variée entre les communes. Toutes les villes sont toutefois au dessus de la densité moyenne des Yvelines de 616,2 hab/km2.

Annexe 3 : Comparaisons des villes traversees selon l'age de la population

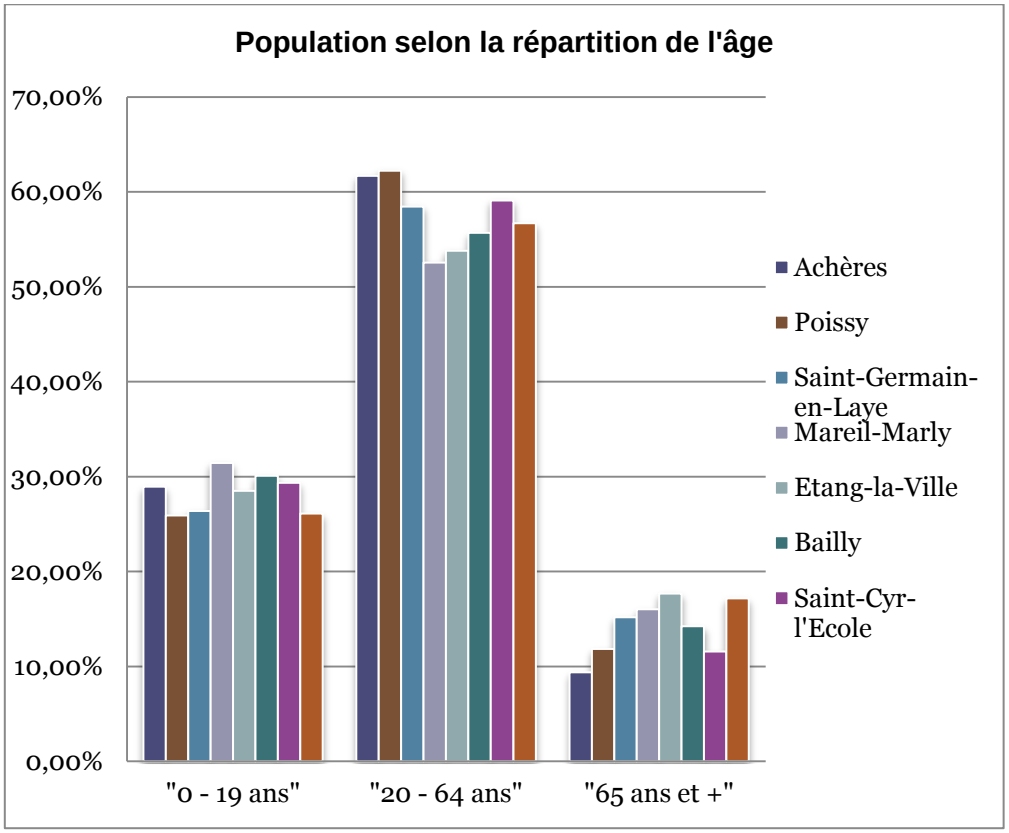
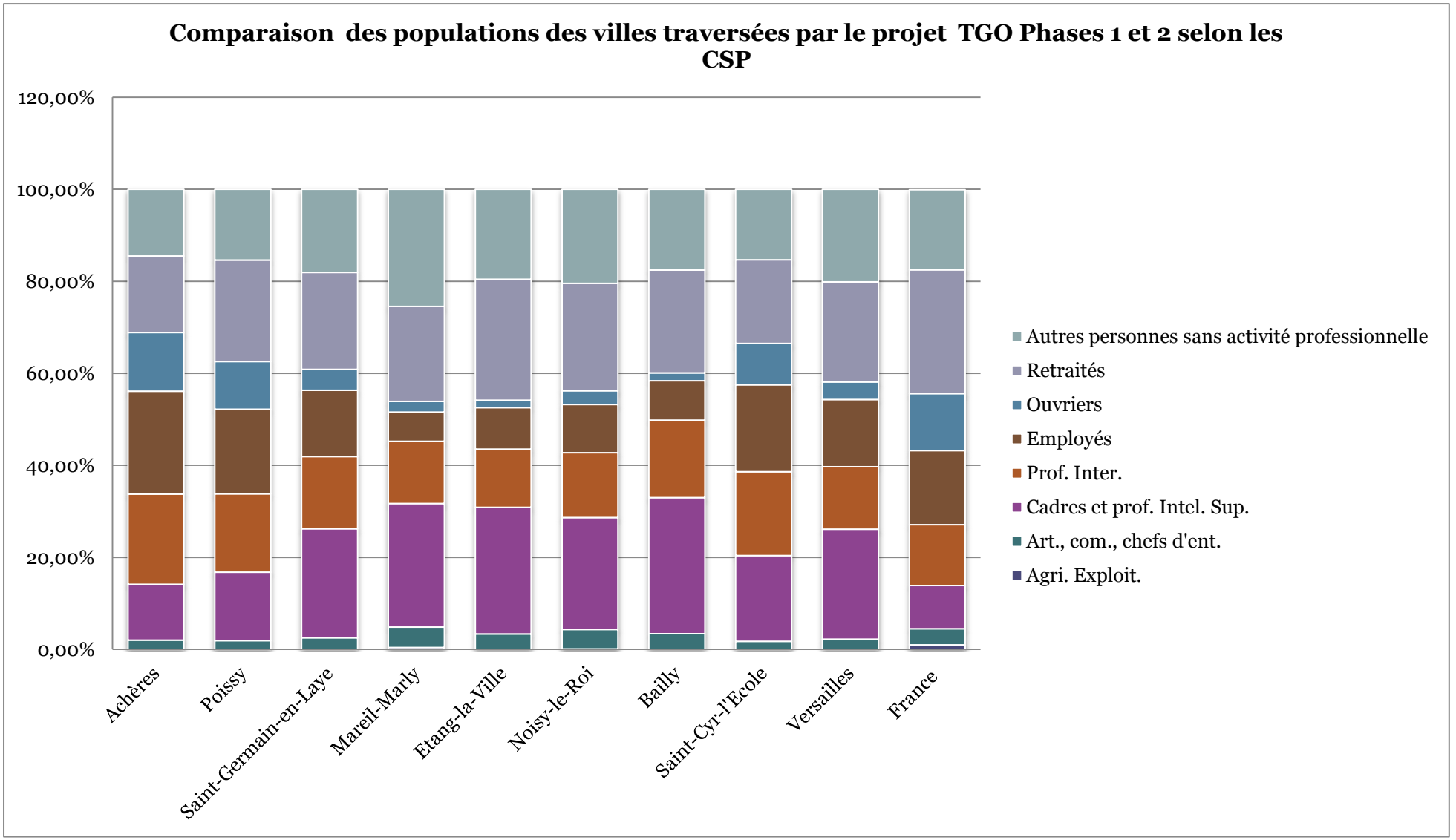


Figure 37 : Comparaison des villes traversées par le projet TGO Phases 1 et 2 selon l'âge

La classe de 0-19 est élevée sur les communes traversées par le projet. Sachant que les personnes se mobilisant le plus pendant l'EUP sont les personnes non actives, soit les retraités, on pourrait imaginer qu'un faible nombre de personnes viendrait participer à l'EUP.

ANNEXE 4 : COMPARAISON DES POPULATIONS DES VILLES TRAVERSEE PAR LE PROJET SELON LEUR CSP



ANNEXE 5 : CONSEIL D'ADMINISTRATION DU STIF

L'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France

Mise à jour avril 2013 (suite démission H. AFFANE remplacé par F. KALFON)

COMPOSITION DU CONSEIL DU STIF

PRESIDENT : M. JEAN-PAUL HUCHON

CONSEIL REGIONAL	**Mme Laurence BONZANI**	Conseillère régionale d'Ile-de-France	CONSEIL DE PARIS	**M. Bernard GAUDILLÈRE**	Adjoint au Maire de Paris chargé du budget, des finances et du suivi des SEM
	Mme Laurence COHEN	Conseillère régionale d'Ile-de-France		**M. Julien BARGETON**	Adjoint au Maire de Paris chargé des déplacements, des transports et de l'espace public
	M. François DUROVRAY	Conseiller régional d'Ile-de-France		**M. Pierre MANSAT**	Adjoint au Maire de Paris chargé de "Paris-Métropole" et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France
	M. Daniel GUÉRIN	Conseiller régional d'Ile-de-France		**Mme Laurence DOUVIN**	Conseillère de Paris
	M. François KALFON	Conseiller régional d'Ile-de-France		**Mme Edith GALLOIS**	Conseillère de Paris Conseillère régionale d'Ile de France
	Mme Brigitte KUSTER	Conseillère régionale d'Ile-de-France Conseillère de Paris Maire du 17ème Ardt de Paris	SEINE-ET-MARNE	**M. Vincent ÉBLÉ**	Président du Conseil général de la Seine et Marne
	Mme Aude LAGARDE	Conseillère régionale d'Ile-de-France	YVELINES	**M. Jean-Marie TÉTART**	Vice-président du Conseil général des Yvelines, chargé des transports Maire de Houdan
	Mme Valérie PÉCRESSE	Députée Conseillère régionale d'Ile-de-France	ESSONNE	**M. Jérôme GUEDJ**	Président du Conseil général de l'Essonne
	M. Jacques PICARD	Conseiller régional d'Ile-de-France	HAUTS-DE-SEINE	**M. Jean-Loup METTON**	Vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine, chargé des transports Maire de Montrouge
	Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES BONNEFOY	Conseillère régionale d'Ile de France	SEINE-SAINT DENIS	**Mme Corinne VALLS**	Vice-présidente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, chargée des transports, de la voirie et des déplacements
	M. Philippe SAINSARD	Conseiller régional d'Ile-de-France	VAL DE MARNE	**M. Christian FAVIER**	Président du Conseil général du Val-de-Marne
	Mme Ghislaine SENÉE	Conseillère régionale d'Ile-de-France Maire d'Evecquemont	VAL-D'OISE	**M. Philippe SUEUR**	Vice-président du Conseil général du Val-d'Oise, chargé des transports Maire d'Enghien-les Bains
	M. Pierre SERNE	Vice-Président du Conseil régional d'Ile-de-France en charge des transports	CRCI	**M. Pierre-Antoine GAILLY**	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris - Ile-de-France
	M. Jean-Pierre SPILBAUER	Conseiller régional d'Ile-de-France Maire de Bry-sur-Marne	EPCI	**M. Yves ALBARELLO**	Député-Maire de Claye-Souilly
AUTRES PARTICIPANTS					
STIF	**Mme Sophie MOUGARD**	Directrice générale (voix consultative)	CPTP	**Eric BRASSEUR (Titulaire)** **Bernard GOBITZ (suppléant)**	Représentant du Comité des partenaires du transport public

BIBLIOGRAPHIE

A.BELHEDI, les acteurs et l'espace, « Dynamique et planification spatiales » DPS, novembre 2004, 9p.

M. Crozier, E.FRIEDBERG, « l'acteur et le système : les contraintes de l'action collective »

http://www.laprospective.fr/dyn/francais/cours_cnam/al8-mactor-2011.pdf, consulté le 07/2013

http://www.tangentielleouest.fr/, consulté le 07/2013

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 9

1 L'ENVIRONNEMENT DES ACTEURS : LE PROJET DE TRANSPORT ET L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE 11

1.1 LE PROJET DE TANGENTIEL OUEST (TGO), UN ENJEU POUR RELIER LE TERRITOIRE 13

1.1.1 Un territoire varié en besoin d'infrastructure de transport de rocade 14

1.1.1.1 Un territoire générateur de déplacement 15

1.1.1.2 Un triple objectif pour les transports en commun 21

1.1.2 Le projet de Tangentielle Ouest, son historique et son cadre 22

1.1.2.1 De la Grande Ceinture au prolongement de la Grande Ceinture Ouest 22

1.1.2.2 Le projet de Tangentielle Ouest, une succession d'études et de décisions 23

1.1.2.3 Un projet commun, la décision du phasage et le décalage des procédures 23

1.1.3 Le projet soumis à l'enquête d'utilité publique 26

1.1.3.1 Un projet de tangentielle en tram-train dans les Yvelines 26

1.1.3.2 L'insertion du projet au Contrat de Projets Etat - Région et Contrat Particulier Région - Département et le coût du projet TGO 31

1.1.3.3 Les enjeux du projet de TGO 32

1.1.3.4 La compatibilité du projet avec les principaux documents de planifications 33

1.2 L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO, UN ENJEU STRATEGIQUE DANS LA REALISATION DU PROJET 41

1.2.1 Le cadre réglementaire de l'Enquête d'Utilité Publique Unique 42

1.2.1.1 Définition et contenu 42

1.2.1.2 Le déroulement de l'enquête d'utilité publiquede TGO phase 1 46

1.2.2 Les enjeux de l'enquête d'utilité publique du projet TGO phase 1 49

2 L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, UNE PHASE STRATEGIQUE POUR LES ACTEURS 51

2.1 LES ACTEURS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TGO, QUI SONT-ILS ? QUEL EST LEUR POUVOIR ? 53

2.1.1 Une Multitude d'acteurs positionnés à des échelles différentes pendant l'enquête d'utilité publique et leur pouvoir 53

2.1.1.1 Les acteurs institutionnels 53

2.1.1.2 Les acteurs locaux 55

2.1.1.3 Les jeux de pouvoir des acteurs sur le projet TGO pendant l'enquête publique ? 57

2.2 CLASSIFICATION DES OBJECTIFS DES ACTEURS DURANT L'ENQUETE PUBLIQUE 59

2.2.1 Les objectifs et les enjeux des acteurs 59

2.2.1.1 Des objectifs différents selon les acteurs 59

2.2.1.2 La stratégie du STIF pour mener à bien l'enquête d'utilité publique 61

2.3 ANALYSE DE LA STRATEGIE DES ACTEURS ET DE LA PLACE DU STIF 65

2.3.1 Le tableau de la stratégie des acteurs 65

2.3.2 Le STIF, maître d'ouvrage, une place stratégique vouée à se développer ? 70

Table des matières

CONCLUSION 73

ANNEXES 74

ANNEXE 1 : EPCI DE L'AIRE D'ETUDE DE TGO 74
ANNEXE 2 : DENSITE DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET 75
ANNEXE 3 : COMPARAISONS DES VILLES TRAVERSEES SELON L'AGE DE LA POPULATION 75
ANNEXE 4 : COMPARAISON DES POPULATIONS DES VILLES TRAVERSEE PAR LE PROJET SELON LEUR CSP 76
ANNEXE 5 : CONSEIL D'ADMINISTRATION DU STIF 77

BIBLIOGRAPHIE 78

TABLE DES MATIERES 79

TABLE DES FIGURES 81

TABLE DES TABLEAUX 82

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : PROJET TGO PHASES 1 ET 2 (*SOURCE : SITE INTERNET TGO*) 13
FIGURE 2 : PROJET DE TANGENTIELLE OUEST PHASE 1 ET 2 13
FIGURE 3 : COMMUNES DE L'AIRE D'ETUDE DU PROJET TGO 14
FIGURE 4 : FORET DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE 15
FIGURE 5 : CHATEAU DE VERSAILLES 15
FIGURE 6 : DENSITE DE LA POPULATION EN 1999, (*SOURCE : IUA ILE-DE-FRANCE*) 16
FIGURE 7 : POPULATION 2009 PAR COMMUNE TRAVERSE PAR LE PROJET EN MILLIERS D'HABITANTS(*SOURCE : INSEE 2009*) 17
FIGURE 8 : RESEAU FERROVIAIRE DESSERVANT LA ZONE D'ETUDE 18
FIGURE 9 : PRINCIPAUX FLUX DOMICILE/TRAVAIL DANS LA ZONE D'ETUDE 20
FIGURE 10 : PRINCIPAUX FLUX DOMICILE/TRAVAIL ENTRE DEPARTEMENTS ET LES COMMUNES DE LA ZONE 20
FIGURE 11 : OBJECTIFS DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT 21
FIGURE 12 : GRANDE CEINTURE OUEST *(SOURCE : DEUP TGO PHASE 1)* 22
FIGURE 13 : SCENARII PROPOSES DU TRACE DE TGO LORS DE LA COSU DE 2005 24
FIGURE 14 : SCENARII ETUDIES DE 2008-2011 25
FIGURE 15 : TRACE TGO PHASE 1 *(SOURCE : SITE INTERNET TGO)* 26
FIGURE 16 : TRACE DE TGO PAR LE CAMP DES LOGES A SAINT-GERMAIN-EN-LAYE 27
FIGURE 17 : VIRGULE DE SAINT-CYR 27
FIGURE 18 : EXEMPLE D'AMENAGEMENT DES FUTURES STATIONS TGO 28
FIGURE 19 : MATERIEL ROULANT ENVISAGE : LE TRAM-TRAIN DUALIS 28
FIGURE 20 : LOCALISATION DES PN EXISTANTS (SP TGO PHASE 1) 29
FIGURE 21 : PN SUR LE TRACE DE TGO *(SOURCE : DEUP TGO PHASE 1)* 29
FIGURE 22 : LOCALISATION DU CENTRE DE MAINTENANCE DE VERSAILLES-MATELOTS *(SOURCE : SITE INTERNET TGO)* 30
FIGURE 23 : PROPOSITION DE PROJET DE CENTRE DE MAINTENANCE DE VERSAILLES-MATELOTS *(SOURCE : DEUP TGO PHASE 1)* 30
FIGURE 24 : COMPATIBILITE DU PROJET TGO AVEC LES PRINCIPAUX DOCUMENTS DE PLANIFICATION 33
FIGURE 25 : EXTRAITS DU PROJET DE SDRIF 2012 "ILE-DE-FRANCE 2030" 34
FIGURE 27 : EXTRAIT DU PROJET DE PDUIF DE 2013 (*SOURCE : CARTE PDUIF 2012*) 36
FIGURE 26: EXTRAIT DU PROJET DE PDUIF 2012 36
FIGURE 28 : EXTRAIT DE LA CARTE DU NOUVEAU GRAND PARIS 37
FIGURE 29 : PROJET TGO INSERE DANS LES PROJETS DU CDT CONFLUENCE SEINE-OISE 38
FIGURE 30 : LES GRANDES ETAPES DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN ILE-DE-FRANCE (*SOURCE : DOCUMENT INTERNE STF*) 41
FIGURE 31 : MODELE DE COMMUNICATION COMPLEMENTAIRE LORS DE L'EUP DU PROJET DE TGO PHASE 1 43
FIGURE 32 : ELEMENTS PRIS EN COMPTE PAR LE PREFET POUR PRONONCER LA DUP 50
FIGURE 33 : ACTEURS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO PHASE 1 56
FIGURE 34 : ELEMENTS STRUCTURANT LA STRATEGIE DU STIF DURANT L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO PHASE 1 63
FIGURE 35 : SCHEMA D'ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET TGO 71
FIGURE 36: DENSITE DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LE PROJET TGO PHASES 1 ET 2 75
FIGURE 37 : COMPARAISON DES VILLES TRAVERSEES PAR LE PROJET TGO PHASES 1 ET 2 SELON L'AGE 75

TABLE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : TABLEAU DES CARACTERISTIQUES DES PN SUR LE TRACE DE TGO PHASE 1 29
TABLEAU 2 : NOMBRE D'AVIS LORS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO PAR COMMUNE 47
TABLEAU 3 : TENDANCE DES AVIS LORS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO 47
TABLEAU 4 : NOMBRE D'AVIS LORS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE TGO PAR THEME 48
TABLEAU 5 : STRATEGIE DU STIF ET DES ACTEURS INSTITUTIONNELS PENDANT L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TGO 66
TABLEAU 6 : STRATEGIE DU STIF ET DES ACTEURS LOCAUX LORS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TGO 67
TABLEAU 7 : STRATEGIE ENTRE LES ACTEURS DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET TGO 68
TABLEAU 8 : EPCI PRESENTS SUR L'AIRE D'ETUDE DE TGO 74