



HAL
open science

La remise en cause du tracé du projet Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique

Romain Bourget

► **To cite this version:**

Romain Bourget. La remise en cause du tracé du projet Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique. Economies et finances. 2014. dumas-01897779

HAL Id: dumas-01897779

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01897779v1>

Submitted on 3 Dec 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

2013-
2014

**Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)
2013-2014 Promotion 22
Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)
2013-2014 Promotion 59**

MEMOIRE DE STAGE



**La remise en cause du tracé
du projet de Tangentielle Ouest
Phase 2 lors de l'enquête publique**

Auteur

Romain
BOURGET

Maître de stage

Ana LOPEZ-
ANTOLIN

**Président du
jury**

Patrick BONNEL

**Expert
technique**

Olivier KLEIN

Problématique : La remise en cause du tracé Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique : Quels sont les arguments techniques mobilisés par les différents acteurs et les actions entreprises par la maîtrise d'ouvrage en amont de la clôture de l'enquête publique afin d'évaluer et minimiser les risques techniques, économiques, juridiques et calendaires?

Date de la soutenance : 05 septembre 2014 - 11h

Lieu de la soutenance : Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat – D132



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

NOTICE ANALYTIQUE

	NOM	PRENOM	
AUTEUR	BOURGET	Romain	
TITRE DU TFE	La remise en cause du tracé du projet Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique		
	ORGANISME D'AFFILIATION ET LOCALISATION	NOM PRENOM	
MAITRE DE TFE	STIF – DPI Tram Nord	LOPEZ-ANTOLIN Ana	
COLLATION	76	5 (18)	Nbre de réf. biblio. 50
MOTS CLES	tracé – enquête publique – risques – complémentaire –réponse		
TERMES GEOGRAPHIQUES	Saint-Germain-en-Laye, Achères, Poissy, Chêne-Feuillu, Grande-Ceinture, Yvelines		
RESUME	<p>La remise en cause d'un projet en phase d'enquête publique par l'un des financeurs est un événement inédit au STIF, maître d'ouvrage coordonnateur, qui n'a jamais été confronté à une telle demande et doit donc fournir une réponse technique et juridique adaptée.</p> <p>Ce rapport présente la problématique de demande de révision du tracé intervenue en cours d'enquête publique sur le projet émanant de l'un des principaux financeurs et les moyens mis en œuvre par la maîtrise d'ouvrage pour y répondre. Le consensus formé sur le tracé présenté à l'enquête publique et ses signes de fragilité seront tout d'abord présentés, puis il sera procédé à l'étude des arguments techniques échangés par les différents acteurs. Enfin, nous nous concentrerons sur les méthodes utilisées par l'ingénieur pour réduire les risques financiers, techniques, administratifs et relatifs au calendrier du projet. Ce travail inédit à ce stade d'un projet au STIF permet de mettre en lumière la réponse technique du maître d'ouvrage à une telle demande.</p>		
ABSTRACT	<p>The challenging of the “Tangentielle Ouest phase 2” project layout during public inquiry by one of the main founders is a new situation for STIF, transport planner in Ile-de-France. The risks for the project are technical, financial, legal but also calendar. So, the project owner has to study this demand and find a technical solution in order to permit a project advance. This report deals also with the technical information exchanged by actors on the challenging of the layout.</p>		

Notice 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 remise en cause du tracé du projet Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique		
[Sous-titre] La remise en cause du tracé Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique : Quels sont les arguments techniques mobilisés par les différents acteurs et les actions entreprises par la maîtrise d'ouvrage en amont de la clôture de l'enquête publique afin d'évaluer et minimiser les risques techniques, économiques, juridiques et relatifs au planning du projet?		
[Auteur] Romain BOURGET		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Patrick BONNEL (ENTPE/ Master TURP) Ana LOPEZ-ANTOLIN (STIF) Olivier KLEIN		
[Nom et adresse du lieu du stage] STIF 48/50 Rue de la Victoire 75008 PARIS		
[Résumé] La remise en cause d'un projet en phase d'enquête publique par l'un des financeurs est un événement inédit au STIF, maître d'ouvrage coordonnateur, qui n'a jamais été confronté à une telle demande et doit donc fournir une réponse technique et juridique adaptée. Ce rapport présente la problématique de demande de révision du tracé intervenue en cours d'enquête publique sur le projet émanant de l'un des principaux financeurs et les moyens mis en œuvre par la maîtrise d'ouvrage pour y répondre. Le consensus formé sur le tracé présenté à l'enquête publique et ses signes de fragilité seront tout d'abord présentés, puis il sera procédé à l'étude des arguments techniques échangés par les différents acteurs. Enfin, nous nous concentrerons sur les méthodes utilisées par l'ingénieur pour réduire les risques financiers, techniques, administratifs et relatifs au calendrier du projet. Ce travail inédit à ce stade d'un projet au STIF permet de mettre en lumière la réponse technique du maître d'ouvrage à une telle demande.		
[Mots clés] Tangentielle Ouest phase 2 – TGO – enquête publique – risques-modification-tracé-planning-financement	Diffusion : - papier : [oui/Non] [*] - électronique : [oui/Non] [*] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au : 06 Septembre 2017	
[Date de publication] 06/09/2014	[Nombre de pages] 76 (94 avec annexes)	[Bibliographie (nombre)] 50

Publication data form

[Entitled of Diploma]		
Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities]		
<ul style="list-style-type: none"> - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) 		
[Title]		
The Challenging of “Tangentielle Ouest Phase 2” project layout during public inquiry		
[Subtitle]		
The challenging of the “Tangentielle Ouest Phase 2” project layout during public inquiry: What are the technical arguments raised by various project actors and the actions taken by the project owner in order to assess and minimize the technical, economic, legal and related to the project schedule risks?		
[Author]		
Romain BOURGET		
[Members of the Jury (name and affiliation)]		
Patrick BONNEL Olivier KLEIN Ana LOPEZ-ANTOLIN		
[Place of training]		
STIF (Paris, France)		
[Summary]		
The challenging of the “Tangentielle Ouest phase 2” project layout during public inquiry by one of the main founders is a new situation for STIF, transport planner in Ile-de-France. The risks for the project are technical, financial, legal but also calendar. So, the project owner has to study this demand and find a technical solution in order to permit a project advance. This report deals also with the technical information exchanged by actors on the challenging of the layout.		
[Key Words]	Distribution statement :	
Public inquiry - Concertation – transport project - layout	<ul style="list-style-type: none"> - Paper : [yes / no]* - Electronic : [yes / no]* (* Scratch the useless mention)	
Declassification date : 6th September 2017		
[Publication date]	[Nb of pages]	[Bibliography]
06 September 2014	76 (94 avec annexes)	50

Remerciements

Je ne pourrais commencer ces remerciements sans évoquer ma tutrice de stage Madame Ana LOPEZ-ANTOLIN qui m'aura assisté dans mon travail tout au long de ce stage. De par son expérience du STIF et des projets en maîtrise d'ouvrage, elle m'aura permis de me perfectionner dans le domaine de la gestion d'un projet d'infrastructure de transport. Sa disponibilité de chaque instant tout au long de ce stage m'aura permis d'acquérir les compétences inhérentes au métier de chargé de projet au sein du STIF. Enfin, son attention et ses conseils lors de la rédaction de ce mémoire me furent extrêmement bénéfiques.

Ensuite, je tiens à remercier Monsieur Patrick BONNEL, président de mon jury de TFE cohabilité par l'ENTPE et l'Université Lumière Lyon 2. Son aide précieuse tout au long de l'année pour m'épauler dans mes recherches de stage et me conseiller dans l'élaboration de mon sujet et problématique de TFE fut très bénéfique pour ma formation et mon apprentissage du métier de l'ingénieur.

Troisièmement, je remercie M. Olivier KLEIN d'avoir accepté d'assurer la fonction d'expert technique dans le jury de ce mémoire. Sa connaissance des problématiques de la concertation et des enquêtes publiques me permettront d'obtenir un retour précieux sur le travail effectué et ainsi de me perfectionner dans la réalisation de suivis d'enquêtes publiques.

En complément des différents membres du jury, je souhaite remercier M. Ernst VAN DER WERF, chargé de projet Tangentielle Ouest phase 2 qui m'aura épaulé tout au long de ce stage et m'aura permis d'acquérir des compétences précises de maîtrise d'ouvrage. Son expérience de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage m'auront permis de progresser dans mon travail chaque jour.

J'ai également une pensée pour Sophie FERNIER, chargé de projet TGO phase 1, qui m'aura permis d'obtenir de précieuses informations sur le principe de l'enquête publique et d'en savoir plus sur l'enquête menée l'année précédente sur TGO phase 1.

Enfin, plus généralement, je tiens à adresser mes remerciements à l'ensemble des collaborateurs du STIF qui m'auront accueilli tout au long de ce stage et accordé du temps pour répondre à mes différentes interrogations. Je pense tout particulièrement aux différents agents de la division Tram Nord non cités précédemment :

-Thomas ROSENBAUM

-Julien RIVAT

-Estelle BOURBON

-Clémence PENE

-Lionel POUPAT

-Claire DASSY

-Romain DUFROS

-Sira SISSOKO

Sommaire

Remerciements.....	6
Introduction au contexte de l'étude.....	9
Introduction.....	11
Partie I : La Tangentielle Ouest phase 2 : un projet de tram-train, objet d'un consensus politique et public affirmé mais fragile ?	15
1. Présentation du projet et de ses principales caractéristiques	16
2. Historique des décisions et études aboutissant au tracé du projet présenté en enquête publique ..	22
3. L'aboutissement à un consensus sur le tracé	27
4. Les acquis de la concertation préalable au projet.....	28
5. La réalisation du dossier d'enquête publique	28
Partie II : La remise en cause du tracé de TGO phase 2 lors de l'enquête publique : quels arguments techniques apportés par les différents acteurs?.....	31
1. L'argumentaire technique du maître d'ouvrage sur la connexion à Achères Chêne Feuillu.....	32
2. Le courrier du CG78, financeur du projet, demandant une correspondance immédiate avec les voies du Groupe V (actuel RER A et futur RER E).....	42
3. Ressenti par la population et impact sur le déroulement de l'EUP.....	43
4. Des inquiétudes du public et des acteurs associatifs lors de l'enquête publique sur la plus-value de la station Achères Chêne-Feuillu	44
Partie III : L'évaluation et la recherche de solutions minimisant les risques suite à la remise en cause du tracé de Tangentielle Ouest.....	47
1. Des incertitudes techniques importantes	48
2. L'étude des solutions de sortie d'enquête possibles.....	55
3. Analyse des impacts sur le calendrier du projet des solutions retenues :	59
4. Un risque financier important à maîtriser :	62
5. Un risque de modification de la position d'autres acteurs	62
Conclusion	64
Bibliographie.....	68
Table des sigles et abréviations.....	71
Source des illustrations de couverture (<i>de gauche à droite</i>) :.....	72
Table des illustrations.....	72
Table des matières.....	74
Annexes	77

Introduction au contexte de l'étude

1. Avant-propos :

Ce mémoire est le résultat du stage de 6 mois effectué au STIF au sein de la Direction des Projets d'Investissement (DPI) et de la division Tram Nord. Les différentes compétences du STIF et plus particulièrement de la division au sein de laquelle ce stage a été effectué sont précisées dans la suite de cette partie introductive.

Au cours de ce stage, j'aurai été amené à organiser la préparation, le suivi et la conclusion de l'enquête publique de TGO phase 2, projet de tram-train de rocade à l'ouest de Paris.

Ainsi, il s'agissait d'intervenir en amont de l'enquête afin de finaliser la rédaction du dossier d'enquête publique. Notamment, j'ai été amené à participer activement à la rédaction du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

Le suivi de l'enquête publique de ce projet, présenté en amont du stage comme porté politiquement par les différents acteurs locaux politiques et associatifs, s'annonçait comme une découverte calme et sereine du processus de l'enquête publique. Toutefois, un événement marquant est venu modifier l'enquête publique en profondeur : la remise en cause du tracé du projet par l'un des financeurs en phase d'enquête publique. Cette situation, inédite au sein du STIF, a fortement accru la mobilisation des différents acteurs du territoire et a notamment conduit à la prolongation de l'enquête. En effet, cette demande particulière a fortement mobilisé les différents acteurs et un temps important d'appropriation du sujet par chacun d'eux a suivi.

Il me semblait extrêmement intéressant de rédiger ce mémoire de stage sur cette situation particulière et qui reste relativement rare à ce stade de l'avancée d'un projet. J'espère dans chaque partie de ce rapport avoir réussi à prendre le recul nécessaire à la bonne rédaction d'un mémoire de stage de master.

Tout au long de ce travail, je m'attacherai à étudier ce sujet d'un point de vue technique en tâchant de m'écarter des dimensions politiques qu'il peut également présenter. De même, une première partie de présentation du projet et de son historique est indispensable afin de permettre à tout lecteur d'être au fait des différentes opérations de ce projet.

Ainsi, ce mémoire restera centré sur la problématique de la demande de révision du tracé en phase d'enquête publique et ne prendra pas en compte les différentes autres tâches et problématiques étudiées tout au long de ce stage comme la finalisation du dossier d'enquête publique, la rédaction du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, le suivi des avis en phase d'enquête publique ou encore la rédaction des observations en réponse à l'avis de la commission d'enquête. Ce travail ne saurait restituer la totalité des travaux effectués tout au long de mon stage mais est focalisé sur l'une des thématiques qui aura le plus profondément retenu mon attention.

2. L'organisation des transports en Ile-de-France¹

Cette partie introductive vise à présenter au lecteur non averti la particularité du contexte francilien d'organisation des transports collectifs et notamment le contexte de ce stage effectué au STIF.

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics² de la région Ile-de-France. Il imagine, organise et finance les transports publics pour les Franciliens. Le STIF organise le regroupement de tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures,...). Il investit et est sans cesse en quête d'innovation afin d'améliorer le service rendu aux voyageurs. Ainsi, il décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont il confie l'exploitation à des transporteurs. Le STIF, composé de la Région Ile-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Figure 1 : STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France
(Source : www.stif.org, Consulté le 21/05/2014)

Suite à la décentralisation, l'Etat s'est retiré de l'administration de l'autorité qui est aujourd'hui présidée par le président du conseil régional d'Ile-de-France. Il est le fruit du rattachement de 7 collectivités locales d'Ile-de-France. La Région, la Ville de Paris et les 7 autres départements franciliens. Ainsi, le STIF met en œuvre les décisions de ces collectivités locales prises lors des conseils d'administration. Cette organisation vise à offrir des transports intégrés et cohérents à l'ensemble des habitants de la région Ile-de-France.

La spécificité du STIF par rapport aux autres autorités organisatrices de transport est d'intervenir sur les périmètres (régional, interurbain et urbain) qui relèvent ailleurs en France de différents niveaux de collectivités.

Au sein du STIF, la direction des projets d'investissement (DPI) est en charge du suivi et du pilotage des projets d'infrastructure relatifs à la modernisation et à l'extension du réseau de transports francilien : ferroviaires (RER, métro, transilien), tramways, T Zen, TCSP, pôles multimodaux.

L'entreprise coordonne la modernisation et l'extension du système francilien de transports publics. Il peut ainsi assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le(s) maître(s) d'ouvrage des projets d'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, d'extension ou d'aménagement de lignes existantes³. Ces dispositions ne s'appliquent toutefois pas aux projets qui relèvent du réseau ferré national (RFN), pour lesquels RFF est maître d'ouvrage. La DPI est chargé de piloter et de mener à bien ces différents projets. La division Tram Nord, plus spécifiquement en charge du projet Tangentielle Ouest, est chargée des projets de tramways, TCSP et T Zen⁴ (Remarque : Le T Zen est l'équivalent francilien des BHNS. Il s'agit de Bus à Haut Niveau de Service bénéficiant de liaisons en site propre et offrant une régularité et un confort importants à l'utilisateur) situés dans les départements 78, 92, 95 et 93.

¹ http://www.stif.org/IMG/pdf/Guide_role_STIF_BD-2.pdf, Consulté le 20 juin 2014

² Selon l'article 5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, « sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. La distinction entre transport public et transport privé repose sur le fait qu'il soit organisé par une personne : pour le compte d'autrui (transport public) ou pour son propre compte (transport privé) »

³ Article 15 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF

⁴ <http://www.tzen.com/le-t-zen-et-ses-atouts>, Consulté le 14 juillet 2014

Introduction

Dans le cadre du projet de Tangentielle Ouest (TGO) phase 2 en Ile de France, le STIF est maître d'ouvrage coordonnateur de l'opération. Ainsi, par cette position, il est notamment chargé principalement de la préparation, du suivi et de la conclusion de l'enquête publique. Le contexte de ce rapport intervient dans le cadre de l'enquête publique TGO phase 2.

Le projet TGO phase 2 est un projet de tram-train en Ile de France. Le tram-train est un mode de transport s'apparentant au tramway, apte à circuler sur deux types d'infrastructures distinctes : une infrastructure urbaine propre aux réseaux de transports urbains et une infrastructure ferroviaire du Réseau Ferré National (RFN). Ces deux réseaux distincts possèdent leurs propres normes et ainsi, le matériel de type tram-train est un matériel spécifique voué à respecter les différentes prérogatives de ces réseaux.

Il permet une interconnexion physique entre les réseaux urbains et ferroviaires. Il se doit de combiner les normes ferroviaires (signalisation, puissance, adaptabilité à l'infrastructure et aux quais) et les normes urbaines (signalisation, visibilité, adaptabilité aux voiries urbaines,...). Ces contraintes permettent à l'usager de pouvoir relier sans rupture de charge un centre urbain et son périurbain notamment.

Des exemples de tram-train existent déjà en France, notamment à Nantes (tram-train Nantes-Chateaubriant⁵ et Nantes-Clisson⁶), Lyon (Tram-train de l'ouest Lyonnais et Rhône Express) et Mulhouse⁷.

Un exemple francilien de tram-train est la ligne Aulnay-Bondy, dénommée également T4. Cette ligne de tram-train est exploitée par la SNCF⁸. Cette ligne a une longueur de 8 kilomètres et compte 11 stations. Cette ligne a été conçue dans le but de développer le transport de banlieue à banlieue à la différence des autres trams-trains cités précédemment qui visaient à relier un centre urbain et sa périphérie.

Cette particularité se retrouve dans le projet de Tangentielle Ouest. Ainsi, comme indiqué par son nom, le projet a pour objectif de réaliser une liaison de rocade entre différentes périphéries à l'Ouest de Paris. La liaison offerte par la Tangentielle Ouest phase 2 est Saint-Cyr RER jusqu'à Achères Ville RER⁹. Une présentation détaillée du projet Tangentielle Ouest phase 2 sera effectuée ultérieurement dans ce mémoire de stage.

Ce projet réemploie sur son tracé les infrastructures ferroviaires de la Grande Ceinture, ancienne ligne de transport de voyageurs puis dédiée au fret avant sa fermeture au trafic dans les années 90. Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 vient s'insérer en toute fin de son tracé dans le contexte urbain de la gare d'Achères Ville RER. Cette configuration particulière justifie l'utilisation du mode tram-train. Toutefois, il est à noter que la partie RFN est prépondérante en comparaison à la partie tramway classique.

Au cours de l'enquête publique, une modification de tracé a été demandée par le Conseil Général des Yvelines, qui est également financeur du projet. Cette demande de tracé consiste à réaliser la connexion avec le futur RER E au niveau de la gare actuelle de Poissy RER et permettre d'assurer une desserte affinée de Poissy en comparaison du projet présenté à l'EUP qui exploite la Grande-Ceinture. L'arrivée de cette

⁵ <http://www.nantes-chateaubriant.paysdelaloire.fr>, Consulté le 15 juillet 2014

⁶ <http://www.rhonexpress.fr/presentation>, Consulté le 15 juillet 2014

⁷ <http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/tram-train>, Consulté le 15 juillet 2014

⁸ <http://www.stif.org/IMG/pdf/T4-fiche-presseT4.pdf>, Consulté le 15 juillet 2014

⁹ Cf. carte du projet, Partie I, p 17

demande en pleine enquête publique a de ce fait nécessité une mobilisation particulière des maîtres d'ouvrage et particulièrement du maître d'ouvrage coordonnateur : le STIF. En effet, en contact permanent avec la Commission d'enquête, il aura été nécessaire de dialoguer avec cette dernière et l'ensemble des acteurs (financeurs, collectivités, préfecture des Yvelines) afin d'évaluer la pertinence de cette demande mais également de réfléchir aux scénarios de sortie d'enquête à mettre en œuvre.

1. Mise en forme de la Problématique

Suite à cette demande politique, la maîtrise d'ouvrage va devoir s'organiser pour étudier la pertinence de cette demande et le cas échéant, réfléchir à la réponse à apporter. Il va être également nécessaire d'analyser de façon technique cette demande et d'identifier les impacts et les risques pour la suite du projet.

Ainsi, il semble intéressant d'analyser la réponse technique apportée par l'ingénieur à une demande politique à travers le prisme du projet Tangentielle Ouest phase 2. De plus, cette situation de remise en cause d'un tracé en enquête publique est inédite au STIF et permet de s'intéresser aux nouveaux processus mis en place dans le cadre de l'enquête publique au cours de la réforme de Décembre 2011¹⁰ qui permettent de réétudier un dossier d'enquête durant sa phase d'enquête publique : la suspension de l'enquête¹¹ et l'enquête complémentaire¹². Ces processus ont pour but de permettre au maître d'ouvrage de réviser son projet à la lecture des avis de l'enquête publique et peuvent s'avérer adaptés dans le cas du projet TGO phase 2.

Nous allons de ce fait nous intéresser aux arguments techniques échangés par les différents acteurs au sujet de cette modification de tracé et plus précisément au sujet de la demande d'interconnexion avec le futur RER E EOLE au niveau de Poissy, avant de nous focaliser sur les actions entreprises par les maîtres d'ouvrage pour réfléchir à la réponse technique à apporter à cette demande politique.

Par ce biais, nous étudierons de ce fait, les solutions mises en œuvre afin d'évaluer et minimiser les risques techniques sur le projet. Il est toutefois nécessaire d'identifier les différents risques que le projet peut rencontrer car ces derniers peuvent être de différentes natures. Tout d'abord, il subsiste un **risque purement technique**. En effet, il est nécessaire de rechercher une solution qui sera réalisable techniquement. S'il n'existe *a priori* pas de risque sur la solution actuellement présentée à enquête publique qui a été étudiée à un niveau Schéma de Principe, la solution évoquée par le Conseil Général des Yvelines n'a pas encore été étudiée et il conviendra de ne pas hypothéquer le projet en choisissant une solution non réalisable techniquement.

De même, un **risque financier** existe car le projet actuel fait l'objet d'un plan de financement validé par les différents partenaires financiers. Toutefois, sa remise en cause pourrait venir perturber ce financement car le passage en mode urbain dans Poissy sera plus coûteux que dans le seul cadre de la réutilisation de la Grande-Ceinture. Ainsi, il sera important de chercher à minimiser les risques sur le projet en termes financiers.

¹⁰ Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement

¹¹ CNCE, *Nouveau guide du Commissaire enquêteur*, Edition 2012, p 73.

¹² CNCE, *Nouveau guide du commissaire enquêteur*, Edition 2012, p 75.

Egalement, un autre risque à minimiser est l'**impact sur le planning**. En effet, il semble essentiel de rechercher une réduction des impacts sur le calendrier du projet. Tout d'abord, cela s'explique par le fait que ce projet est très attendu par les usagers et qu'il est nécessaire de le mettre en œuvre le plus rapidement possible pour permettre à ces derniers de bénéficier d'une offre dense. De plus, le projet est attendu politiquement par les élus situés sur le territoire de la phase 1 qui craignent qu'un report de la phase 2 viendrait également remettre en cause le calendrier de la phase 1.

Enfin, **le risque juridique** n'est pas à négliger au regard de l'importance des recours menés sur les procédures d'enquête publique ces dernières années. Il conviendra alors de respecter le cadre réglementaire de l'enquête publique et de s'assurer que chaque solution étudiée respecte bien la législation en vigueur. Si cette notion ne dépend pas totalement du ressort de l'ingénieur mais également de celui du juriste, le cadre pilote une opération et doit donc garantir l'avancement du projet, ce qui inclut de ce fait les phases administratives.

Ainsi, une problématique semble guider le travail effectué au cours de ce stage et plus particulièrement de l'enquête publique :

La remise en cause du tracé Tangentielle Ouest phase 2 lors de l'enquête publique : Quels sont les arguments techniques mobilisés par les différents acteurs et les actions entreprises par la maîtrise d'ouvrage en amont de la clôture de l'enquête publique afin d'évaluer et minimiser les risques techniques, économiques, juridiques et calendaires?

Cette problématique est centrée sur la remise en cause du projet en phase d'enquête publique et permet de s'intéresser à la méthode utilisée par des ingénieurs maîtres d'ouvrage pour répondre à une demande politique. Ainsi, nous étudierons les arguments techniques échangés par les différents acteurs, justifiant la demande du Conseil Général ou l'infirmité et les analyserons à la lumière des connaissances techniques acquises sur le projet. Ces différents éléments permettront d'éclairer le travail effectué par les maîtres d'ouvrage par la suite afin d'évaluer et de minimiser le risque développé précédemment sur le calendrier. Cette réflexion sera toutefois limitée à l'étude des risques mais ne pourra présenter les résultats finaux issus de l'enquête publique. En effet, il est important de noter que la rédaction de ce mémoire intervient en aval de l'enquête publique mais en amont de la rédaction du rapport de la commission d'enquête. Il n'a donc pas été possible d'y inclure les finalités de l'enquête et notamment les conclusions du rapport de la commission d'enquête. Ainsi, il ne sera pas possible de donner le résultat de tout le travail exposé dans ce rapport car ce dernier sera dépendant du rapport de la commission d'enquête.

2. Méthodologie retenue

Ainsi, tout au long de ce travail, nous chercherons à optimiser les risques financiers, techniques et relatifs au planning du projet. Tout d'abord un travail d'étude des arguments techniques échangés a été effectué afin d'analyser sommairement la pertinence et la faisabilité technique de la demande. Par la suite, les différents scénarios de poursuite du projet seront analysés à la lumière des impacts sur le projet provoqués et exposés aux différents acteurs du projet. Tout au long de ce travail, nous constaterons que les interfaces avec les différents services du STIF sont importantes qu'il s'agisse des pôles de concertation, d'études amonts ou encore juridiques. L'interface avec ces différents pôles sera nécessaire afin de permettre de retenir le bon scénario de sortie d'enquête qui permettra de minimiser les différents risques sur le projet.

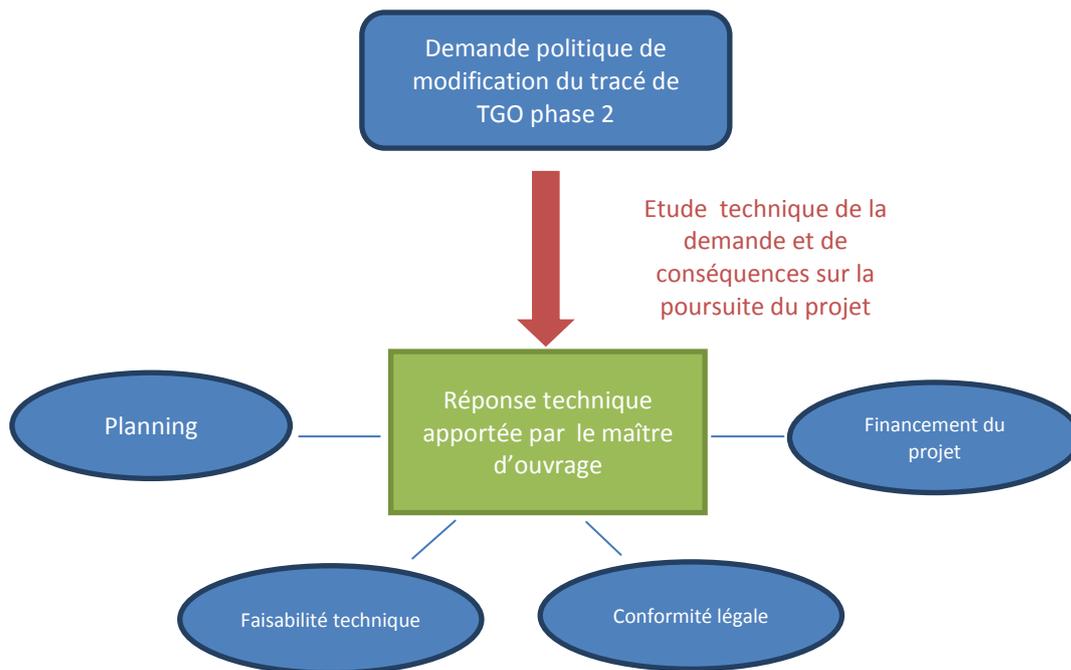


Figure 2 Processus de réflexion exercé par le maître d'ouvrage en réponse à la demande politique

3. Plan du mémoire

Dans un premier temps, nous présenterons le projet Tangentielle Ouest phase 2 et son historique. Plus particulièrement, nous nous attacherons à présenter le consensus dont ce projet faisait l'objet, mais également le point de fragilité latent sous ce consensus. En effet, cette première partie est essentielle pour permettre au lecteur de s'approprier le sujet.

Dans un second temps, nous nous attacherons à présenter les différents arguments techniques échangés par les acteurs justifiant leur positionnement par rapport à la demande de révision du tracé. Nous tâcherons de l'effectuer en se tenant à l'écart de toute considération politique et en restant centrés sur les aspects techniques échangés par les acteurs. Cette partie permet de synthétiser la première partie du travail que le maître d'ouvrage doit effectuer pour s'approprier le sujet et réfléchir à la réponse technique qu'il doit apporter à la demande politique.

Enfin, nous présenterons comment le maître d'ouvrage répond techniquement à la demande politique afin de limiter les risques techniques, financiers et de glissement du calendrier du projet TGO phase 2. Ceci sera la synthèse du travail effectué en phase d'enquête publique pendant ce stage en parallèle du suivi des différents avis.

Partie I :

La Tangentielle Ouest phase 2 : un projet de tram-train, objet d'un consensus politique et public affirmé mais fragile ?

Le projet de Tangentielle Ouest est un projet phasé de tram-train en Ile-de-France et plus particulièrement dans le territoire des Yvelines. En effet, l'ensemble du projet se trouve sur le territoire du département des Yvelines. La phase 1 (Saint-Cyr RER <-> Saint-Germain RER) bénéficie d'une mise en service prévisionnelle fin 2018 tandis que celle de la phase 2 (Saint-Germain GC <-> Achères Ville) est prévue à fin 2019. Cet écart de 1 an est dû à des divergences politiques au-cours des années 2000 portant sur le tracé de l'actuelle phase 2. En effet, plusieurs variantes de tracé ont été étudiées au-cours des études DOCP et les différents acteurs politiques du projet ne parvenaient pas à s'accorder sur le choix d'une des variantes. Ainsi, afin de garantir la réalisation de la Tangentielle Ouest phase 1, il a été décidé de diviser le projet en 2 phases. Une phase 1 sécurisée politiquement serait présentée en amont en enquête publique et permettrait de préparer les réflexions autour de la future phase 2. Un consensus politique sur un tracé de la phase 2 utilisant les emprises et les infrastructures existantes de la Grande Ceinture ferroviaire est alors apparu en 2011 et les études de niveau schéma de principe sur ce tracé ont pu être lancées. Au fil de l'avancement des études, l'écart entre les deux phases s'est atténué et est aujourd'hui stabilisé à 1 an. L'objectif affiché par les maitres d'ouvrage est de conserver cette marge temporelle. Cette partie vise à présenter le projet et son historique décisionnel. Ainsi, il sera montré comment le tracé actuellement présenté en enquête publique fut décidé par les différents acteurs du territoire et a constitué un consensus avant sa remise en cause.

1. Présentation du projet et de ses principales caractéristiques

Nota : Une connaissance du réseau de transport francilien et plus particulièrement du réseau RER et Transilien à l'Ouest de Paris facilitera grandement la compréhension du présent mémoire par le lecteur. Ainsi, une carte du réseau Ile de France de transports collectifs est consultable à tout moment en annexe 1, page 78 .

Le projet consiste en un prolongement du projet TGO phase 1 depuis Saint-Germain Grande Ceinture (GC) jusqu'à Achères Ville RER sur une longueur totale de 9,7km et desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). Le projet s'inscrit dans sa totalité dans le département des Yvelines car en effet, il s'agit d'un projet de tangentielle. Ces projets sont développés au STIF depuis de nombreuses années afin de mailler le réseau existant de lignes structurantes. En effet, le réseau structurant de RERs et Transilien est principalement organisé en étoile autour de Paris. Ceci peut engendrer de forts temps de parcours entre des villes périphériques. En l'absence de TGO, il est nécessaire par exemple de passer par La Défense depuis Saint-Cyr pour rejoindre Achères Ville.

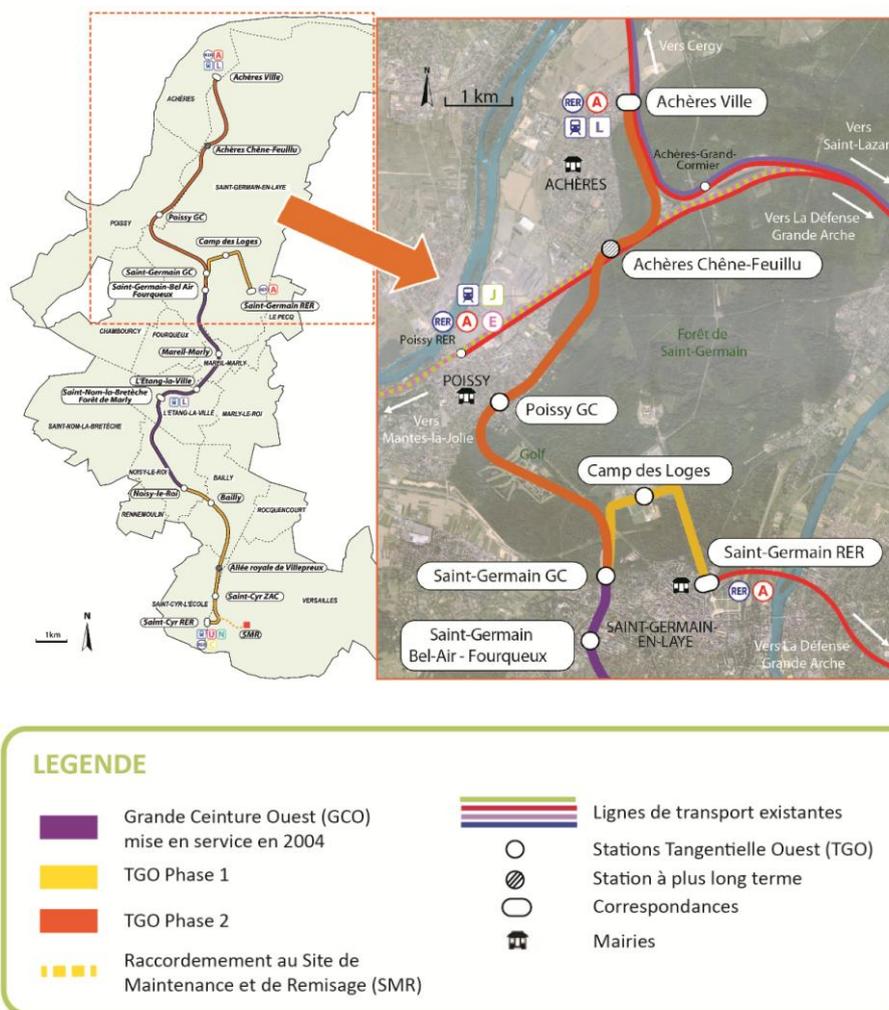


Figure 3 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest - Zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture (GC) – Achères Ville

(Source : Concertation Publique Tangentielle Ouest (TGO) Phase 2, STIF, 2013)

Les stations desservies par le projet sont Saint-Germain GC (desserte de Saint-Germain-en-Laye) et Poissy GC (desserte de Poissy centre envisagée par rabattement des lignes de bus sur la station TGO). Des mesures conservatoires sont notamment prises en compte pour créer une troisième station : Achères Chêne-Feuillu à l'horizon de la mise en service de la LNP (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare – Mantes via Poissy (trains dits du « Groupe V »). Cette station est à proximité du quartier résidentiel du Chêne-Feuillu mais ne dessert pas d'important générateur de déplacement. Sa réalisation est dépendante de l'horizon de réalisation de la future LNP. Ceci justifie qu'elle soit uniquement prévue à un horizon ultérieur.

Le tracé se compose de deux séquences :

- Une première séquence « RFN » insérée dans les emprises du Réseau Ferré National (RFN), et réutilisant les infrastructures existantes de la Grande Ceinture (non exploitées aujourd'hui) : entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu ;
- Une deuxième séquence, dite urbaine, Achères Chêne-Feuillu – Achères Ville sur des voies nouvelles à créer de type tramway, dédiées à la liaison TGO.

La TGO sera exploitée comme une ligne ferrée classique sur la Grande Ceinture qui appartient au RFN. La nouvelle infrastructure créée entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville sera exploitée comme une ligne de tramway où les rames circulent en milieu urbain.

Le parc de matériel roulant nécessaire est estimé à 9 rames, qui s'ajouteront aux 10 rames nécessaires à la phase 1.

Ainsi, l'offre de service prévue sur le projet Tangentielle Ouest est la suivante¹³ :

- La liaison TGO phase 2 entre Saint-Cyr RER et Achères Ville RER sera exploitée avec une fréquence d'un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe et un passage toutes les 30 minutes en heures creuses ;
- La liaison TGO phase 1 entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER sera exploitée avec une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et de 30 minutes en heures creuses, comme la liaison TGO phase 2 ;
- La branche entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain GC sera de ce fait exploitée avec une fréquence de 5 minutes en heure de pointe et de 15 minutes en heures creuses.

Les opérations majeures du projet sont :

- La création d'une plate-forme de type tramway, à proximité immédiate des voies empruntées par le RER A et la ligne L du réseau Transilien entre la future station Achères Chêne-Feuillu et la gare Achères Ville RER sur 2,6km ;
- La rénovation et l'électrification des voies actuellement non exploitées de la Grande Ceinture entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu sur 7,1 km ;
- L'aménagement de stations de type tramway sur le Réseau Ferré National (RFN) : Poissy GC

Les tram-trains circuleront avec une vitesse commerciale de 47 km/h.

La phase 2 du projet Tangentielle Ouest est sous co-maîtrise d'ouvrage STIF, SNCF et RFF. Le STIF est maître d'ouvrage de la partie urbaine entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville. RFF est maître d'ouvrage sur la partie RFN du projet entre Saint-Germain GC et Achères Chêne Feuillu. SNCF est responsable de la maîtrise d'ouvrage sur les opérations de rénovation et modernisation des bâtiments-gare existants, ainsi que la construction, l'entretien et le garage du matériel roulant ferroviaire. Enfin, le STIF est également coordonnateur de la maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble du périmètre TGO.¹⁴

a) Les objectifs du projet¹⁵

Il est indispensable de réfléchir aux objectifs du projet qui permettront à ce dernier de s'ancrer dans le territoire traversé.

Cette nouvelle offre de transport permettra d'offrir une desserte nord-sud du territoire des Yvelines afin de répondre aux besoins de mobilité des habitants du département. Il répond notamment à 3 objectifs majeurs :

¹³ STIF-RFF-SNCF, *DEUP Tangentielle Ouest Phase 2, Présentation sommaire du projet*, Juin 2014, p.6.

¹⁴ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle Ouest phase 2*, Décembre 2013, p 98.

¹⁵ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle Ouest phase 2*, Décembre 2013, p 7.

- 1- Développer les transports en commun du nord au sud du département : Le fait de relier les gares du RER C (St-Cyr l'École) et du RER A (Achères) permettra de répondre aux besoins de déplacements de rocade sur le territoire des Yvelines. En effet, actuellement, le réseau parisien en grande couronne est organisé en étoile vers Paris. Ainsi, il est nécessaire de passer par La Défense actuellement pour rallier Achères depuis Saint-Cyr. Cette configuration particulière est la cause d'importants temps de parcours. La création de la Tangentielle Ouest permettra ainsi de diminuer le temps de parcours (35 minutes au-lieu d'une heure actuellement nécessaires pour le parcours passant par La Défense) tout en sécurisant ces temps en permettant aux usagers d'éviter les tronçons chargés et sujets à difficultés d'exploitation du réseau.
- 2- Améliorer les correspondances entre les lignes de transport : Le projet Tangentielle Ouest permettra de renforcer fortement le maillage du réseau francilien. Ainsi, cette ligne sera en correspondance avec les modes lourds suivants :
 - Le RER A aux gares de Saint-Germain-en-Laye et d'Achères Ville : cette ligne de transport est la plus chargée du réseau francilien avec environ 1,2 millions de voyages par jour ouvrable et 302 millions de voyages en 2013. Elle offre toutefois une liaison rapide et fréquente avec le centre de l'agglomération parisienne.
 - Le RER C en gare de Saint-Cyr : cette correspondance est assurée au sud de la ligne et permet notamment un accès aux quartiers du sud-ouest de l'agglomération parisienne
 - La ligne L du Transilien en gare de Achères Ville et de Saint-Nom La Bretèche Forêt de Marly
 - Les lignes U et N du Transilien en gare de Saint-Cyr RER
- 3- Faciliter les déplacements entre les pôles d'activité : Le projet permettra de faciliter les échanges vers les pôles d'activité d'importance et de les relier entre eux. En effet, le territoire des Yvelines manque de liaisons de rocade et est principalement composé de liaisons centrées vers Paris. Le territoire abrite notamment les usines Peugeot, le centre urbain de Saint-Germain-en-Laye, le camp des Loges ou encore le centre urbain d'Achères.

Ainsi, ce projet de Tangentielle ouest présente un enjeu fort pour le département des Yvelines et est porté par de nombreux acteurs et élus locaux. Les différents acteurs intervenant sur le projet sont présentés dans la section suivante :

b) Les acteurs du projet

Le projet est composé de deux phases. Chacune des deux concernant des acteurs différents.

i. Les Maîtres d'ouvrage

Pour le Stif, l'organisation des projets dépend de plusieurs facteurs qui sont notamment la nature du mode de transport (exemple : tramway, RER, métro, tram-train...) mais aussi l'avancement du projet (DOCP, Schéma de Principe, AVP, projet, travaux...). Ainsi, selon les projets, le STIF pourra être soit en position de maître d'ouvrage ou bien pourra désigner un ou plusieurs maîtres d'ouvrage. Les spécificités du contexte francilien (réglementation, acteurs, répartition des compétences, contraintes techniques...) expliquent que des processus de maîtrise d'ouvrage complexes peuvent parfois être mis en place sur les différents projets.

L'évolution des compétences du STIF¹⁶ permettent aujourd'hui de privilégier une maîtrise d'ouvrage unique par étape ou bien sur l'ensemble des étapes du projet. Par statut, le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe¹⁷, ainsi il est responsable des études depuis les études préalables jusqu'à l'Avant-projet.

Plusieurs cas de gouvernance sont identifiables¹⁸ :

- Le STIF organise seul la maîtrise d'ouvrage ;
- Le STIF exerce la maîtrise d'ouvrage avec une ou des collectivités territoriales ou un opérateur selon des périmètres à définir ;
- Le STIF conclut une convention de maîtrise d'ouvrage ;
- Le STIF désigne un ou plusieurs maîtres d'ouvrage.

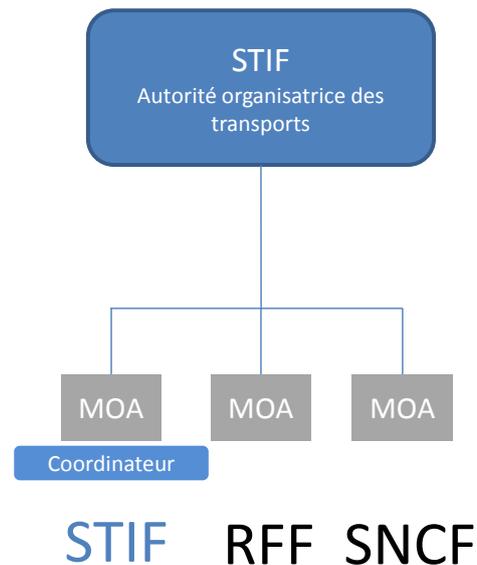


Figure 4 Organisation de la maîtrise d'ouvrage sur le projet TGO phase 2

Le projet de Tangentielle Ouest possède la particularité de relever sur une partie de son tracé du Réseau Ferré National (RFN) mais également d'entrer en interface de gares de propriété SNCF. Dans ce cas, la maîtrise d'ouvrage sur ce périmètre relève des attributions de RFF¹⁹.

Ainsi, sur le projet qui nous intéresse plus particulièrement, le STIF est maître d'ouvrage coordinateur tandis que RFF et SNCF sont co-maîtres d'ouvrage. Cette organisation particulière contraint notamment le STIF à s'impliquer au maximum dans les processus organisationnels et décisionnels. Le STIF est également maître d'ouvrage de la partie urbaine de la Tangentielle Ouest comprenant notamment l'aménagement du terminus d'Achères Ville RER.

RFF et SNCF, en tant que maîtres d'ouvrage possèdent également leurs périmètres de maîtrise d'ouvrage spécifiques.

RFF²⁰

RFF est propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN) et maître d'ouvrage des travaux de rénovation et d'électrification des voies du RFN, de la modification de la signalisation et d'ajout d'appareils de voie sur le RFN entre Saint-Germain GC et Achères Chêne Feuillu



Figure 5 : Logo RFF (www.rff.fr, Consulté le 20 août 2014)

¹⁶ Article 15 du décret n°2005-665

¹⁷ Délibération n°2011-0631 du 6 juillet 2011 du Conseil du STIF

¹⁸ STIF, *Guide du Chargé de projet de la DPI*, Mai 2012, 142p.

¹⁹ Loi n°97-135 du 13 février 1997

²⁰ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle ouest phase 2*, Décembre 2013, p 98.

SNCF²¹

SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire (rénovation et modernisation des bâtiments-gare ; construction, entretien et garage du matériel roulant). La SNCF est également maître d'ouvrage des éléments relatifs à l'exploitation.



Figure 6 : Logo SNCF (www.sncf.com, Consulté le 20 août 2014)

ii. Les financeurs du projet

Le projet fait l'objet d'un cofinancement entre l'Etat, la Région et le Conseil Général des Yvelines. Ainsi, il s'agit d'un projet cofinancé qui fera l'objet de conventions de financement communes entre les 3 partenaires.

L'Etat²²

L'État participe financièrement au développement des transports collectifs : il est cofinancier de l'opération Tangentielle Ouest au travers du Contrat de Projet État-Région (2007-2013).



Figure 7 : Logo DRIEA (<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>, Consulté le 20 août 2014)

La Région Île de France²³

La Région finance le projet Tangentielle Ouest par le biais du Contrat de Projet État-Région (2007-2013) et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD 78 2007-2013). La Région œuvre à l'amélioration des conditions de déplacement en Île-de-France, avec une priorité : développer les liaisons de rocade.



Figure 8 Logo Région Ile de France (www.iledefrance.fr, Consulté le 20 août 2014)

Le Département des Yvelines²⁴

Le Département des Yvelines est cofinancier de l'opération Tangentielle Ouest au travers du Contrat Particulier Région-Département (2007-2013). Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs.



Figure 9 Logo Conseil général des Yvelines (www.yvelines.fr, Consulté le 20 août 2014)

²¹ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle ouest phase 2*, Décembre 2013, p 98.

²² STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle ouest phase 2*, Décembre 2013, p 98.

²³ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle ouest phase 2*, Décembre 2013, p 98.

²⁴ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe de la Tangentielle ouest phase 2*, Décembre 2013, p 98.

c) Historique sommaire du projet :

Le projet Tangentielle Ouest comporte un historique fourni. Tout d'abord, il se place dans le contexte historique de la Grande Ceinture, ancienne ligne de transports voyageurs qui fut ensuite dédiée au transport de fret avant d'être rouverte aux voyageurs en 2004.

Historique de la Grande Ceinture²⁵ :

Le projet Tangentielle Ouest reprend sur un kilométrage important de son linéaire l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Cette ligne fut créée vers la fin du XIX^{ème} siècle afin d'assurer une interconnexion des lignes radiales reliant la capitale à la province. Ainsi, son premier tronçon fut mis en service en 1877 entre Noisy-le-Sec et Villeneuve Saint-Georges. Cette ligne fut ouverte au trafic voyageur jusqu'en 1939. Après cette date, elle fut principalement dédiée au trafic de marchandises jusqu'en 1990, date de la fermeture de la Grande Ceinture. C'est alors que le projet d'une réouverture de la ligne aux voyageurs voit le jour. Le projet d'une ouverture de la ligne Saint-Lazare <-> Saint-Germain-en-Laye <-> Noisy-Le-Roi est présenté en 1993.



Figure 10 : Gare de Saint-Germain GC
(Source : marc-andre-dubout.org, Consulté le 21/05/2014)

La ligne sera rouverte au trafic voyageur en 2004 avec la mise en service de la Grande Ceinture Ouest (GCO) qui relie Saint-Germain-en-Laye à Noisy-Le-Roi. Elle permet des correspondances avec la ligne L du Transilien à Saint-Nom-La-Bretèche mais son bassin de chalandise est restreint. De ce fait, la fréquentation de la ligne est très limitée avec 2000 voyageurs quotidiens.

Son extension semble ainsi nécessaire pour augmenter son maillage au réseau mais également sa fréquentation (augmentation de sa zone de chalandise). Ainsi, le projet de Tangentielle Ouest voit le jour afin de permettre l'extension de la Grande Ceinture Ouest actuelle.

2. Historique des décisions et études aboutissant au tracé du projet présenté en enquête publique

a) Rappel des objectifs du projet :

Lors de la réalisation du Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principaux (DOCP), il est important de fixer les objectifs que devra atteindre le projet. Ainsi, la formalisation de ces objectifs permettra par la suite de garder une cohérence auprès des différents acteurs et de pouvoir justifier les différents choix retenus dans le cadre de l'élaboration du projet. Ces choix sont primordiaux et nécessitent de réaliser un diagnostic du territoire fin et conforme aux attentes des usagers.

Le projet TGO vise à répondre à trois objectifs généraux inscrits dans le DOCP du projet TGO phase 2²⁶ et précisés précédemment dans le présent mémoire à la page 18 du présent mémoire :

²⁵ STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe, Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville*, Décembre 2013, p 4.

1. Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux
2. Améliorer le maillage du réseau de transports en commun
3. Faciliter les déplacements entre les pôles d'activités

Ainsi, le projet vise à répondre à la demande croissante de déplacements de rocade et à consolider le maillage du réseau en interconnectant les lignes structurantes radiales par une liaison de rocade. Des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales sont indispensables au succès et à la rentabilité du projet.

b) Un projet référencé dans les principaux documents de planification :

Le projet de Tangentielle Ouest est inscrit dans les principaux documents de planification du territoire.

Depuis 1994, le projet de Tangentielle Ouest est inscrit dans le SDRIF²⁷ (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) qui préconise la réalisation des rocades tangentielles s'appuyant sur les lignes ferroviaires.

Les rocades en projet exploitant la Grande Ceinture ont été citées comme « *idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements.* »

A la suite du SDRIF de 1994, le nouveau SDRIF de 2013 approuvé par décret en conseil d'Etat le 27 décembre 2013 prévoit également « *la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, visant à faciliter les déplacements de rocade pour l'ensemble du territoire francilien.* »²⁸ Le prolongement ultérieur de la TGO d'Achères vers Cergy est également inscrit au Nouveau SDRIF de 2013, et prévoit une mise en service à l'horizon 2030.

Ainsi, la Tangentielle Ouest est inscrite, depuis de nombreuses années, dans ce document de planification qui confirme l'intérêt de ce projet pour les franciliens et plus particulièrement les Yvelinois.

Le projet est également intégré au plan de mobilisation pour les transports collectifs²⁹.

De même, le document est également inscrit dans le Contrat de projet Etat-Région 2007-2013 et dans le contrat particulier Région-Département des Yvelines.

Ce référencement du projet dans les principaux documents d'urbanisme régionaux ont conduit le projet à évoluer tel que décrit précédemment. Nous allons maintenant nous attarder sur le processus décisionnel qui a conduit à l'adoption du tracé actuellement présenté à l'enquête publique.

c) Choix de la variante de desserte de Poissy et Achères³⁰:

Au cours des études de schéma de principe réalisées par le Bureau d'Etudes Techniques (BET) Egis rail entre 2008 et 2011 pour le compte du STIF. Trois variantes³¹ ont été examinées pour réaliser la desserte entre Poissy et Achères et correspondent de ce fait à des offres de service distinctes et des dessertes distinctes :

²⁶ STIF, Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, Mai 2012, 117p.

²⁷ <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/le-schema-directeur-de-la-region-r1651.html>, Consulté le 20 août 2014

²⁸ Région Ile-de-France, Schéma Directeur de la Région Ile de France, 27 Décembre 2013, Partie 5, page 21,

²⁹ <http://www.iledefrance.fr/competence/plan-mobilisation-transports>, Consulté le 20 août 2014

³⁰ Partie partiellement rédigée dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

- **Variante en tracé ferroviaire** : il s'agit de la variante actuellement présentée à l'enquête publique. La TGO reste sur les emprises du Réseau Ferré National (RFN) jusqu'à la station d'Achères Chêne Feuillu réalisée ultérieurement à l'horizon de mise en service de la LNPN (Voir partie II du présent mémoire) ;
- **Variante en tracé urbain** : la TGO se débranche du RFN au Sud de Poissy GC, puis traverse les communes de Poissy et Achères en mode tramway. Une sous-variante du tracé urbain a également été étudiée, consistant à se débrancher du RFN juste avant la gare actuelle de Poissy GC et à rejoindre la place Verte par le biais du Boulevard Gambetta (voir figure ci-dessous) ;
- **Variante en trident** : la TGO est séparée en deux nouvelles branches au niveau de Poissy GC. Une première branche reste sur le RFN et dessert Poissy GC et Achères Ville tandis qu'une seconde branche dessert Poissy RER (voir figure ci-dessous).

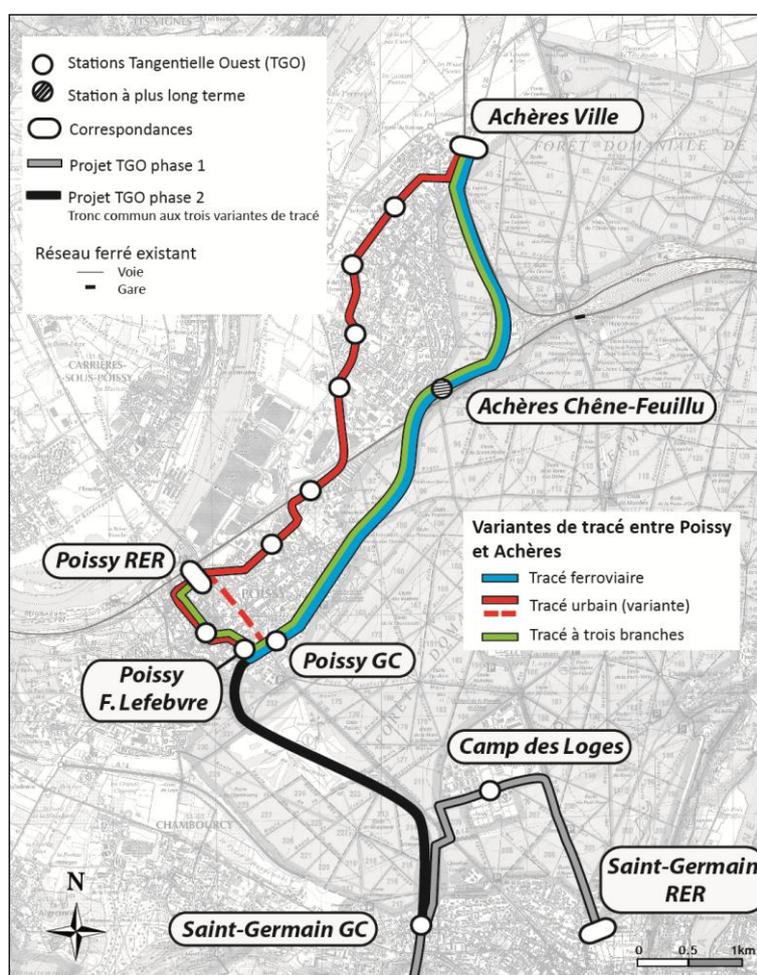


Figure 11 : Variantes étudiées entre 2008 et 2011

(Etudes préalables, STIF, 2010)

³¹ STIF-RFF-SNCF, DEUP TGO phase 2, Pièce A : Notice explicative, 2013, Pièce A Chapitre 5.5.1/

Le choix de la variante retenue pour la réalisation du dossier d'enquête publique et plus particulièrement la justification de ce choix a été soulevé par l'Autorité environnementale dans son évaluation du projet. Ainsi, l'autorité souhaitait se voir apporter une meilleure justification du tracé ferroviaire.

Le tronçon d'arrivée à Achères Ville RER a été exclu de l'analyse des trois variantes car il est commun aux trois scénarios.

Les trois variantes dans Poissy et Achères présentent des dessertes différentes et apportent ainsi des réponses variées aux objectifs du projet :

- La variante en tracé ferroviaire permet d'assurer une liaison rapide entre les lignes structurantes du réseau avec une desserte des communes d'Achères et de Poissy effectuée par une unique station pour chaque commune. Ce tracé est de ce fait celui qui permet d'assurer une véritable liaison intervilles et répond au mieux à une demande de liaison rapide de rocade. Toutefois, son offre de desserte est de ce fait limitée dans chaque commune et nécessite la mise en place d'une importante restructuration des réseaux de bus afin de permettre un rabattement vers ces modes de transport. Le positionnement de la station Achères Chêne Feuillu fait également l'objet de nombreuses interrogations en raison de son positionnement en « plein cœur de la forêt³² ».
- La variante en tracé urbain permet une desserte de proximité des communes d'Achères et de Poissy mais présente toutefois des temps de parcours plus longs que le tracé urbain pour les liaisons entre les différents transports structurants du territoire. Ainsi, ce tracé ne permet pas de répondre aux mêmes objectifs car la desserte intervilles rapide est moins présente mais la desserte fine des territoires traversés s'en trouve enrichie.
- Enfin, la solution en trident permet d'assurer l'interconnexion de la TGO avec le groupe V avec un parcours similaire au premier tronçon du tracé urbain tout en proposant une desserte d'Achères par le parcours similaire à celui emprunté par la variante ferroviaire.

Ces 3 variantes ont été examinées lors des phases précédentes du projet et ont fait l'objet d'une concertation entre les différents acteurs afin de retenir la solution la plus favorable en réponse aux objectifs du projet. Toutefois, le choix des variantes n'a pas été porté en concertation préalable mais uniquement le tracé ferroviaire. Il est pourtant recommandé de présenter plusieurs variantes de tracé à la concertation et non une seule. Toutefois, ce processus était facultatif³³ dans le cas où le projet ne rentre pas dans le champ de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Nous allons maintenant présenter le processus ayant conduit à ce choix de tracé.

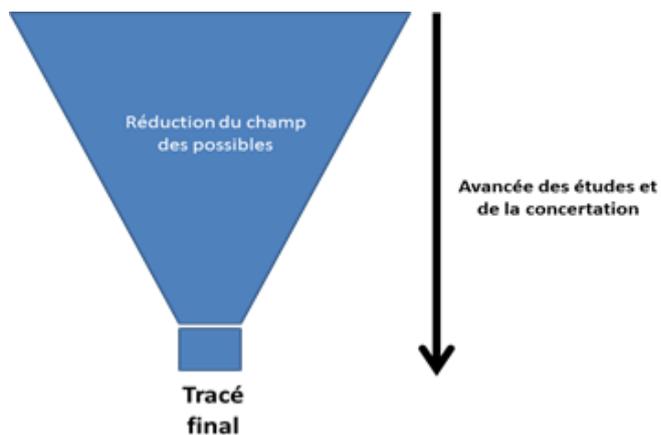


Figure 12 Processus en entonnoir

(Extrait du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, STIF)

³² Expression issue des avis déposés dans le cadre de l'enquête publique TGO phase 2.

³³

Le processus de choix du tracé retenu est du type « raisonnement en entonnoir ». Ainsi, il a tout d'abord été recherché l'ensemble des solutions de desserte envisageables techniquement et d'un point de vue d'offre de service. Puis au fur et à mesure des différentes études et de la concertation, les solutions qui présentaient des contraintes importantes furent écartées du processus de sélection, et le tracé final affiné pour correspondre au tracé ferroviaire actuellement présenté à l'enquête publique.

a) Rejet de la sous-variante du tracé urbain :

La sous-variante du tracé urbain a été écartée lors des études car elle présentait le désavantage de détériorer de manière importante la circulation sur la RD 190, qui se trouve être une départementale avec une circulation intense et déjà congestionnée, de s'inscrire difficilement à Poissy au droit de la place Verte, place située à proximité immédiate de la Gare RER, et d'offrir une qualité de desserte inférieure à celle du tracé urbain.

b) Rejet de la variante en trident :

La variante en trident (à trois branches) a quant à elle été écartée en raison de son manque de pertinence du point de vue de l'exploitation mais également du niveau de service offert aux usagers. En effet, ce scénario impliquait une exploitation en trois branches « déséquilibrées » en termes de longueur et de fréquence. Ce déséquilibre dans les branches présentait des conséquences importantes sur l'exploitation de la ligne. En effet, la réalisation d'une seconde fourche oblige à diviser la fréquence sur les 2 antennes desservant Poissy RER et Achères RER. Cette conséquence est fortement dissuasive pour les usagers de la TGO à la fois en termes de qualité de desserte et de lisibilité des horaires.

c) Rejet de la variante urbaine :

Le tracé urbain permet une desserte fine des communes d'Achères et Poissy. Ainsi, il semblait en première analyse plus pertinent que les autres solutions envisagées du fait de sa desserte de proximité des bassins de population et d'emploi, et de la correspondance en gare de Poissy RER. Toutefois, il faut tout de même rappeler que cette variante ne permet pas de réaliser une desserte rapide entre les différentes villes du territoire et rallonge les temps de parcours entre Achères et les autres communes de l'agglomération.

En ce qui concerne la desserte de Poissy, des débats et désaccords importants ont émergé en 2009 concernant le passage de la TGO au centre de Poissy, ayant eu un impact direct sur le planning de l'opération. Ces différents étaient liés à l'impossibilité des différents acteurs à arriver sur un consensus pour la desserte de la ville de Poissy.

Finalement, après de nombreux échanges entre les partenaires, les financeurs et les élus, un courrier cosigné par les maires de Poissy, d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine et par le président de la

Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise du 28 mai 2010 a été adressé au STIF pour lui demander de poursuivre au plus vite le projet TGO phase 2 en conservant le tracé ferroviaire.

Ainsi, 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. Cette orientation a permis de relancer le projet TGO phase 2 et d'actualiser le DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) en 2011 et d'enclencher les études de schéma de principe en 2011.

Il a été considéré que cette variante répond favorablement aux objectifs principaux du projet TGO et constitue ainsi une solution :

- Elle permet une liaison rapide avec les différentes interconnexions du réseau : le RER A à Achères Ville et les trains du Groupe V et RER E à Achères Chêne-Feuillu à horizon LNPN ;
- Elle permet de favoriser le développement des transports en commun locaux, grâce à sa future connexion avec les réseaux urbains de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ;
- Elle facilite les déplacements vers les pôles d'activité en répondant à une demande en transport de rocade et en offrant une liaison rapide vers les différents pôles générateurs du territoire (Réponse aux OD Domicile-Travail Poissy, Achères et Saint-Germain-en-Laye).

3. L'aboutissement à un consensus sur le tracé

Ainsi, en Commission de Suivi, réunion stratégique regroupant l'ensemble des acteurs d'un projet, (COSU) du STIF de Février 2011, il a été acté que le projet retenu pour la suite des études serait celui exploitant les infrastructures ferroviaires existantes de la Grande Ceinture sur la majeure partie de son tracé. Les différents acteurs du projet TGO ont en effet conclu au besoin de réaliser un consensus afin que le projet puisse voir le jour et ne pas s'écarter trop de la réalisation du projet Tangentielle Ouest phase 1.

DOCP (Document d'Objectif et de caractéristiques principales) St Germain/Achères

Le STIF propose de lancer dès à présent la réalisation d'un DOCP suivant le tracé dit RFN. Il faudra éclairer la situation de Chêne Feuillu et préciser les mesures conservatoires. Ce DOCP devra veiller à l'articulation éventuelle avec la gare confluence/LNPN. La proposition est approuvée. Le DOCP devra être établi sous 9 mois (novembre 2011).

Figure 13 Extrait du compte-rendu de la COSU de Février 2011 (Source : STIF, 2011)

Toutefois, on constate que cette décision est motivée au regard de la situation de la station Achères Chêne-Feuillu et notamment de ses mesures conservatoires. C'est cette station prévue avec des mesures conservatoires et particulièrement l'incertitude liée à sa réalisation qui sera à l'origine de la demande de changement de tracé de la part du Conseil Général des Yvelines. En effet, la correspondance avec le RER E représente le point de désaccord latent au projet.

4. Les acquis de la concertation préalable au projet³⁴

Le projet est ainsi porté à la concertation préalable de mai 2013 afin de permettre aux différents acteurs et aux riverains de s'exprimer publiquement. Le tracé présenté à l'enquête publique est ainsi celui actuellement remis en cause.

A la suite de la concertation préalable du projet, il est ressorti des différents avis que les participants se sont montrés favorables à la réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2. Ainsi, le projet est « *fortement attendu et jugé opportun par la majorité des personnes qui se sont exprimées* »³⁵. Le public a notamment fait part de sa satisfaction de voir le dossier avancer et évoque l'attente à l'égard du projet sur le territoire.

Les différents acteurs politiques du territoire s'expriment également très positivement sur le tracé et le maire de Poissy « *rappelle que Poissy attend la Tangentielle Ouest depuis très longtemps. Il est satisfait de la tenue des réunions publiques, signe que le projet avance.* »³⁶

Au sujet de la station d'Achères Chêne-Feuillu et de ses connexions abordé précédemment, on constate que les avis sont également « *globalement favorables à la réalisation de la station Achères Chêne-Feuillu, et quelques questions ont trait à son articulation avec les autres projets du territoire* »³⁷

Un intervenant s'interroge toutefois « *sur la réalisation de la station, et demande, si celle-ci est conditionnée par la ligne Nouvelle Paris-Normandie, dans quels délais celle-ci serait envisagée.* »³⁸

On constate ainsi que, lors de la concertation préalable de la Tangentielle Ouest phase 2, les participants s'interrogent sur la station Achères Chêne-Feuillu et plus particulièrement les connexions de la TGO avec le futur RER E Eole mais qu'une remise en cause profonde du projet n'est alors pas encore à l'ordre du jour.

5. La réalisation du dossier d'enquête publique

Lors de la COSU du 15 novembre 2013³⁹, le Conseil Général des Yvelines a déclaré que l'interconnexion avec le projet Eole doit réellement être prise en compte au niveau du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et y être intégrée pour ne pas faire l'objet à plus long terme de nouvelles procédures (concertation préalable, enquête publique). Le Conseil Général souhaite également que l'étude d'impact et l'évaluation de la rentabilité de cette deuxième phase intègrent cette interconnexion avec Eole. Le STIF a alors indiqué que les horizons de réalisation des deux projets étant très distincts (2019 pour la Tangentielle Ouest phase 2 et 2030 pour la LNPN⁴⁰), il n'existait alors à ce jour pas suffisamment de garanties de réalisation du projet afin de réaliser des études détaillées avec la Tangentielle Ouest. Il conviendra alors de réaliser les études dans le cadre du projet LNPN. Ces études n'ont de ce fait pas été intégrées au Dossier d'Enquête Publique de la Tangentielle Ouest phase 2.

³⁴ STIF, *Bilan de la concertation préalable du 15 avril au 17 mai 2013, Tangentielle Ouest phase 2*, STIF, Octobre 2013, 51p.

³⁵ STIF, *Bilan de la concertation préalable du 15 avril au 17 mai 2013, Tangentielle Ouest phase 2*, Octobre 2013, p 20.

³⁶ STIF, *Bilan de la concertation préalable du 15 avril au 17 mai 2013, Tangentielle Ouest phase 2*, Octobre 2013, p 20.

³⁷ STIF, *Bilan de la concertation préalable du 15 avril au 17 mai 2013, Tangentielle Ouest phase 2*, Octobre 2013, p 33.

³⁸ STIF, *Bilan de la concertation préalable du 15 avril au 17 mai 2013, Tangentielle Ouest phase 2*, Octobre 2013, p 34.

³⁹ STIF, *Compte-rendu de la Commission de Suivi du STIF du 13 Novembre 2013*, 13 novembre 2013, p 3.

⁴⁰ Voir encadré LNPN dans la partie II 3.a/ page 33

La réalisation du dossier d'enquête publique est une étape fastidieuse pour le maître d'ouvrage. Le dossier de Tangentielle Ouest comprend les pièces suivantes⁴¹ :

- Pièce A : Notice explicative
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Plan général des travaux
- Pièce D : Caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce F : Etude d'impact
- Pièce G : Avis de l'Autorité environnementale
- Pièce H : Evaluation socio-économique
- Pièce I : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce J : Annexes

La pièce J comporte notamment l'avis des services de l'Etat et la note de réponse à ces différentes contributions. Dans ce cadre et bien qu'il ne constitue pas un service de l'Etat, le Conseil Général des Yvelines s'est exprimé sur le projet Tangentielle Ouest phase 2 et a demandé notamment à ce qu'une possibilité de correspondance à Achères Chêne-Feuillu soit mise en place à court terme. Le président actuel du Conseil Général (remplacé en Avril 2014⁴² soit quelques semaines après l'élaboration de cet avis) avait alors fait la déclaration suivante dans l'avis :

« Je me félicite donc de voir cette fonctionnalité inscrite en mesure conservatoire dans les documents d'enquête publique de la phase 2 de la TGO, à travers la réalisation de la gare d'Achères Chêne-Feuillu. Toutefois, j'insiste à nouveau sur le fait que cette interconnexion doit pouvoir s'envisager au moins pour un nombre limité de trains, avant l'horizon de la LNPN que je considère comme beaucoup trop lointain au regard des besoins des Yvelinois. Ainsi, les études d'Avant-projet (AVP) devront permettre d'approfondir cette question à travers des études de recherche d'optimisation et d'amélioration des conditions de la connexion, par la prise en compte du trafic intéressé par cette connexion et des bénéfices qu'elle apporte au projet »⁴³

Ainsi, on remarque qu'à ce stade des études, le tracé actuel n'est pas remis en cause mais devra faire l'objet de précisions dans le cadre des Etudes d'Avant-projet qui seront menées après l'obtention de la DUP.

⁴² <http://www.yvelines.fr/2014/04/11/pierre-bedier-est-elu-president-du-conseil-general/>, Consulté le 15 juillet 2014

⁴³ Conseil Général des Yvelines, *Courrier en date du 17 Avril 2014*, 2p, disponible à la consultation dans « STIF, Dossier d'enquête publique, TGO phase 2, Pièce J Annexes, Juin 2014, p 230 »

Partie II :

**La remise en cause du tracé de TGO phase 2
lors de l'enquête publique : quels arguments
techniques apportés par les différents
acteurs?**

Cette partie présente les arguments techniques apportés par chaque acteur sur la réalisation d'une connexion à Achères Chêne Feuillu. Tout d'abord suite aux sollicitations du Conseil Général des Yvelines, les maîtres d'ouvrage ont élaboré une réponse justifiant de l'impossibilité de réaliser cette intermodalité à court terme.

1. L'argumentaire technique du maître d'ouvrage sur la connexion à Achères Chêne Feuillu

Le projet TGO correspond à une ligne de tram-train qui vise à offrir une desserte rapide de rocade entre les principaux pôles d'activités de Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, et en interconnexion avec les réseaux lourds de transports collectifs en lien avec Paris (RER, Transilien).

Dans cette logique, au croisement de la TGO et du réseau du groupe V (réseau St Lazare, trains Paris/Mantes la Jolie), dans le secteur du Chêne Feuillu (quartier d'Achères situé à proximité immédiate de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, s'est posé la question d'y développer une interconnexion entre les deux réseaux, sur la base d'une demande forte du Conseil Général des Yvelines. En ce sens, le Conseil Général des Yvelines s'est exprimé à plusieurs reprises afin de demander des éclaircissements sur les modalités de réalisation de la correspondance entre la Tangentielle Ouest et les trains du Groupe V de Paris Saint-Lazare (notamment les futurs RER E Eole).

Projet de prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE)⁴⁴:

Le projet de prolongement de RER E à l'Ouest correspond à la réalisation d'une ligne ferrée reliant les banlieues Ouest avec les banlieues Est, ce qui donne naissance à l'acronyme EOLE (Est Ouest Liaison Express). Le premier ministre annonce officiellement le lancement du projet en 1989.

Le projet de prolongement à l'Ouest correspond à la réalisation d'une liaison entre Hausmann Saint-Lazare (terminus actuel du RER E) et Mantes-la-Jolie. Ainsi, il est notamment prévu la construction d'un tunnel de 8 kms entre Hausmann Saint-Lazare et La Défense et le réaménagement de la ligne existante de Mantes-la-Jolie à La Défense sur 47 kilomètres. Trois nouvelles gares seront créées : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie.

La mise en service prévisionnelle du futur RER E Eole interviendrait en 2022 avec une mise en service partielle annoncée en 2020.

Le projet a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique le 31 janvier 2013.

Cette interconnexion avec EOLE à Achères Chêne-Feuillu complèterait ainsi le maillage des transports collectifs dans les Yvelines et améliorerait la mobilité des franciliens. A terme, il s'agirait ainsi d'y développer un pôle d'échanges multimodal, qui pourrait également être équipé d'un parking relais.

a) Faisabilité de la connexion entre TGO et RER E (EOLE)

Comme indiqué précédemment et dans la note technique RFF⁴⁵, la connexion à Achères Chêne-Feuillu est contrainte à la réalisation de LNPN. La réalisation de cette station d'échange n'est aujourd'hui pas possible en raison des nombreuses contraintes d'exploitation du RER A et des trains du groupe V.

⁴⁴ www.rer-eole.fr/, Consulté en Août 2014



Figure 14 : Plan de la future station d'Achères Chêne Feuillu (STIF, Novembre 2013)

L'analyse de la situation pourrait être néanmoins révisée à l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN, horizon > 2025). En effet, le report des lignes ferroviaires Normandes (TER et Intercités) sur une infrastructure nouvelle dédiée (la Ligne Nouvelle Paris-Normandie), permettra de libérer des capacités sur le réseau du groupe V et ainsi autoriser l'étude de la correspondance des trains, et notamment du RER E (EOLE), à Achères Chêne Feuillu dans des conditions d'exploitation et de performance acceptables.

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)⁴⁶ :

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie consiste en la création d'une nouvelle infrastructure pour desservir notamment la Normandie. En effet, lors des dernières années, les investissements sur ces liaisons n'ont pas permis de compenser efficacement la hausse de la demande et du trafic.

Le projet prévoit ainsi à l'origine : une liaison entre Paris et Le Havre ou Paris Caen d'1h15, une ligne nouvelle réservée à la circulation de voyageurs avec notamment une voie dédiée entre Paris et Mantes pour permettre une circulation des trains sans arrêt. Entre Mantes et Epône, une section à 4 voies serait réalisée pour désaturer le réseau dans ce secteur.

Le projet a fait l'objet d'un débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. A son issue, le conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre le projet. Le 09 juillet 2013, par l'intermédiaire du rapport de la commission mobilité 21⁴⁷, l'Etat préconise en première priorité (avant 2030) de réaliser les sections nouvelles Paris-Mantes et Rouen-Yvetot (comprenant la gare de Saint-Sever) et en seconde priorité (après 2030) de poursuivre la réalisation des autres opérations du projet.

Actuellement, le projet est à l'étape de réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique (plus précisément : la définition des options fonctionnelles et des zones de passages préférentielles). Ainsi, le

⁴⁵ Cf annexe 1, à la page 78

⁴⁶ www.lnfn.fr, Consulté le 26 août 2014

⁴⁷ Commission Mobilité 21, *Rapport au Ministre chargé des Transports, de la Mer et de la pêche, "pour un schéma national de mobilité durable"*, 27 juin 2013, 87p.

calendrier du projet n'est pas encore arrêté puisqu'il n'a pas été trouvé de tracé précis. Seuls de grands fuseaux de passage ont pu être délimités (voir carte ci-dessous).

Il semble donc que la connexion actuellement envisagée ne pourra intervenir qu'à un horizon lointain et hypothétique car dépendant de la bonne réalisation du projet LNPN.

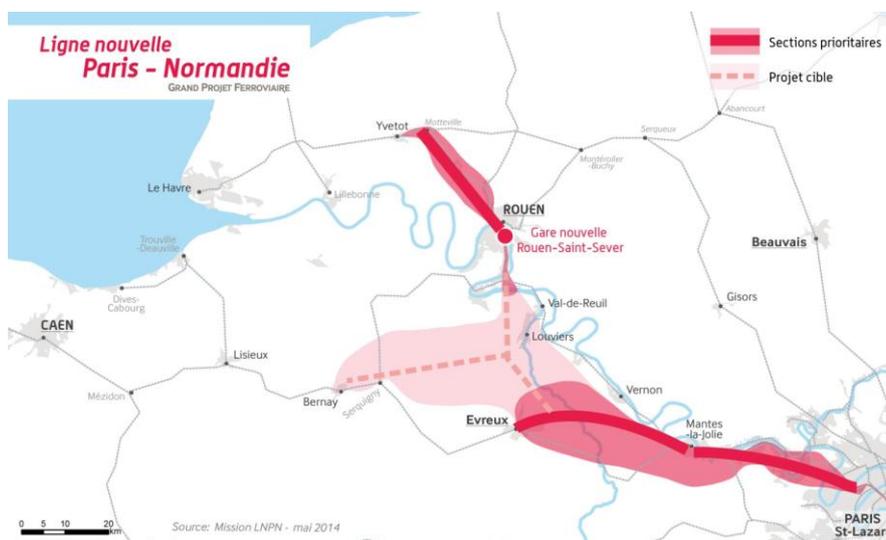


Figure 15 : Projet LNPN (Source : RFF, Inpn.fr, Consulté le 15 juillet 2014)

La desserte du RER E à l'horizon de son prolongement à Mantes La Jolie (horizon 2022) résulte d'un compromis entre régularité, temps de parcours attractifs et développement de l'offre. Ainsi, dans l'état de lignes existantes à l'horizon 2022 (sans LNPN), il n'a pas été possible de réaliser des arrêts d'EOLE à Achères Chêne Feuillu à sa mise en service, dans le dossier de déclaration d'Utilité Publique d'EOLE (Déclaration d'Utilité Publique obtenue le 31 janvier 2013).

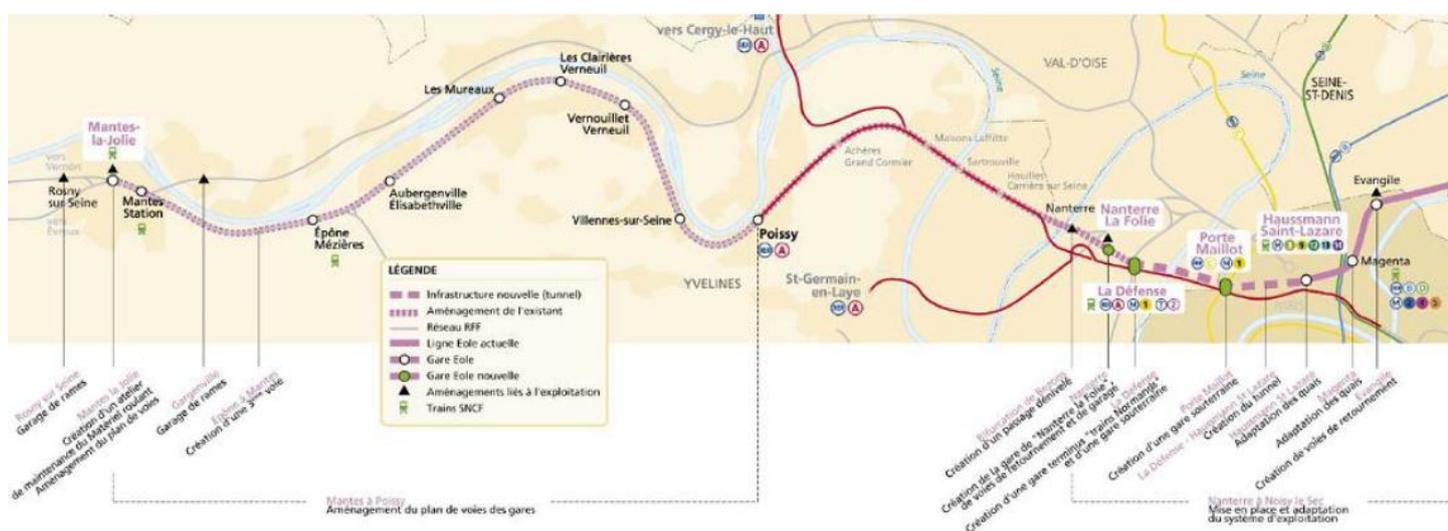


Figure 16 : Prolongement du RER E à l'Ouest (Source : RFF EOLE – STIF)

Plusieurs contraintes techniques importantes pèsent actuellement sur le développement de cette correspondance avant l'horizon de LNPV.

b) Le réseau du groupe V : une infrastructure ferroviaire contrainte et marquée par une mixité des circulations

Le réseau du groupe V au droit de la future gare d'Achères Chêne Feuillu dispose de quatre voies, dont les deux voies latérales sont réservées aux circulations du RER A, tandis que les deux voies centrales sont circulées à la fois par des Trains Express Régionaux (TER Normandie), des Intercités (Normandie), la ligne J du Transilien, et enfin des trains fret (pouvant également emprunter les voies latérales en dehors des heures de pointe).

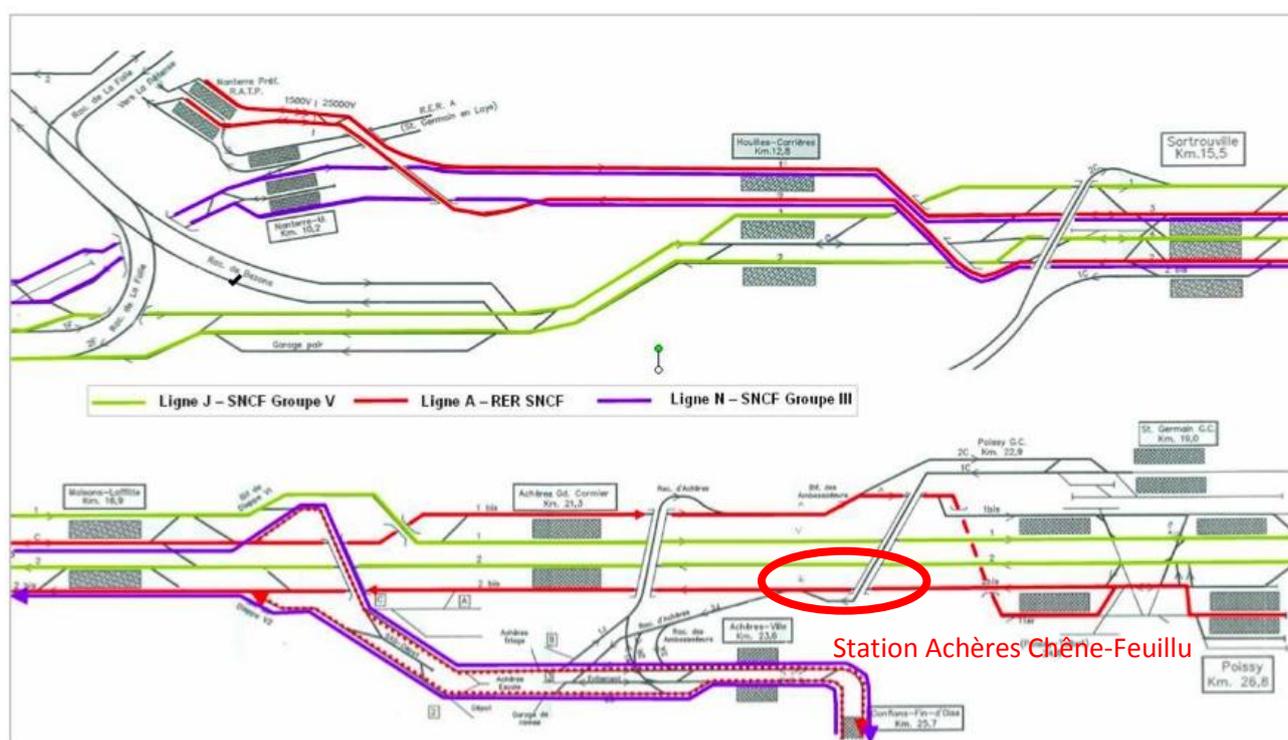


Figure 17 : Affection des trafics sur le réseau du groupe V (Source : RFF-EOLE)

Ainsi, sans prendre en compte les circulations fret, 14 trains par heure circulent actuellement sur les deux voies centrales du Groupe V, en heure de pointe. Il s'agit de :

- 4 trains normands sans arrêts en Ile-de-France et allant jusqu'à Paris Saint Lazare (PSL)
- 4 trains normands s'arrêtant à Mantes La Jolie et allant à PSL
- 3 Transiliens Ligne J entre Paris Saint Lazare et Les Mureaux
- 3 Transiliens Ligne J entre Paris Saint Lazare et Mantes La Jolie

Il est à noter qu'à ces trains s'ajoutent également les trains entre Paris Montparnasse et Mantes La Jolie qui partagent les voies avec le Groupe V entre Mantes La Jolie et Epône (ces circulations ne sont pas intégrées aux schémas suivants..

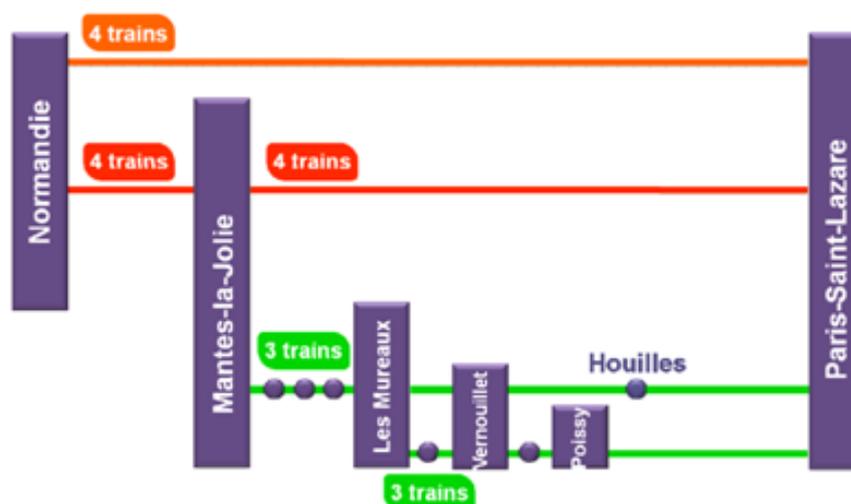


Figure 18 : Les circulations actuelles sur les deux voies centrales du groupe V (Source : RFF-EOLE)

A l'horizon de la mise en service du prolongement d'EOLE à l'Ouest (horizon 2022), les circulations sur les voies centrales du groupe V passeront à 16 trains en heure de pointe. Il s'agira de :

- 4 trains Paris - Normandie sans arrêts en Ile-de-France
- 4 trains Paris - Rouen / Serquigny s'arrêtant à Mantes La Jolie et allant à PSL
- 2 trains Paris – Vernon, semi-directs entre Mantes La Jolie et PSL
- 2 RER E semi-directs entre Mantes La Jolie en direction de Nanterre-La Défense et Paris
- 4 RER E omnibus entre Mantes La Jolie en direction de Nanterre-La Défense et Paris



Figure 19 : Les circulations sur les deux voies centrales du groupe V à horizon 2022 – (Source : RFF-EOLE)

L'enjeu du prolongement du RER E à l'Ouest est donc d'allier un renforcement de desserte de l'Ouest parisien et de qualité de service (régularité, gains de temps de parcours) sans attendre la réalisation de LNPN, afin de coïncider avec les enjeux de développement des territoires.

La grille de desserte EOLE est d'ores et déjà très contrainte, et ce d'autant plus qu'il s'agit de combiner dans Paris (entre Nanterre La Folie et Rosa Parks) les 6 circulations de l'Ouest et les 16 RER E de l'Est qui s'inscrivent eux-mêmes dans la grille des trains de Paris Est.

Le dépassement des trains franciliens par les trains normands dans de bonnes conditions et aux lieux propices sont un impératif tant pour les temps de parcours des trains interrégionaux qu'en termes de service aux voyageurs sur une ligne J qui souffre déjà d'un taux de ponctualité (85,8 % en 2013⁴⁸) bien inférieur à celui de l'objectif contractuel (94 %).

c) Une interconnexion TGO/EOLE à Achères Chêne Feuillu contrainte avant LNPN

Dans les deux sens de circulation, les principales contraintes à la création d'un nouvel arrêt à Achères Chêne Feuillu concernent les conflits avec les trains rapides (TER et Intercités) qui suivent les omnibus (définition : trains qui desservent l'ensemble des gares de la ligne). Pour permettre des arrêts, il faudrait prévoir des voies de dépassement en gare d'Achères Chêne Feuillu pour ne pas impacter les circulations des trains rapides. En effet, en l'état actuel, il n'est pas possible de prévoir d'arrêts supplémentaires sans perturber les trains plus rapides. Il est à noter que ces travaux impliqueraient des impacts conséquents sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye. De plus, pour ne pas perturber la circulation des trains Normands rapides, il faudrait également prévoir des arrêts longs en gare d'Achères Chêne Feuillu ou de Poissy RER (>7 min, et pouvant aller au-delà de 10 min suivant l'enchaînement des circulations de la situation). Ceci générerait un impact important sur les temps de parcours, avec des conséquences par ailleurs sur le cadencement de la branche Nanterre-Mantes la Jolie (et probablement également sur le tronçon central de la ligne dans Paris).

Une alternative serait possible, mais perturberait directement les trains Normands (TER / Intercités). Elle consisterait à allonger le temps de parcours de tous les TER et Intercités de 3 minutes pour domestiquer les sillons les plus rapides (c'est-à-dire : harmoniser les circulations des différentes rames et éviter ainsi le rattrapage des trains les moins rapides par les trains les plus rapides). Cette solution ne serait évidemment pas sans conséquences sur la qualité du service rendu aux différents usagers et serait de plus difficile à expliquer aux élus normands. En effet, les autorités organisatrices de transport sont très sensibles aux problématiques de temps de parcours.

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

Il a cependant été décidé d'intégrer dans le projet de TGO phase 2 les mesures conservatoires (*mesures et travaux anticipés pour préserver et faciliter la mise en œuvre ultérieure d'un projet d'infrastructure présentant une interface directe avec la TGO*) minimales permettant de limiter les coûts frustratoires de la

⁴⁸ <http://malignej.transilien.com/2014/01/31/la-ponctualite-de-la-ligne-j-en-decembre/>, Consulté en Avril 2014

réalisation de l'interconnexion à Achères Chêne Feuillu. La réalisation à terme de la station ainsi que du parking relais ne font pas partie du programme de TGO phase 2. Si l'interconnexion TGO/Groupe V à l'horizon de LNPN venait se confirmer ultérieurement, une étude plus fine dans le cadre d'un projet ad hoc devrait préciser les modalités de réalisation, l'impact sur la circulation et les aménagements à prévoir (dont le parking relais), le coût et le financement.



Figure 20 : Plan de la future station d'Achères Chêne Feuillu (STIF, Novembre 2013)

d) Les perspectives à l'horizon de mise en service de LNPN

La grille d'exploitation d'EOLE à horizon LNPN n'ayant pas encore été élaborée, on ne peut évaluer précisément à ce stade le nombre d'arrêts EOLE possibles à Chêne Feuillu à cet horizon. Mais la libération de nouvelles capacités sur le réseau laisse présager la possibilité de mettre en œuvre des arrêts à Achères Chêne Feuillu. Ainsi, il sera nécessaire de mettre en œuvre de nouvelles études, notamment dans le cadre du projet EOLE, afin de mesurer précisément la capacité disponible sur cette infrastructure dans le cas où le projet LNPN verrait le jour.

Lors du Débat Public du projet LNPN, le STIF a indiqué avoir le souhait de disposer d'une infrastructure nouvelle permettant de libérer des capacités sur le RER A et le groupe V actuels. Ceci permettrait ainsi bénéficier aux usagers des transports collectifs franciliens en leur permettant de disposer d'une desserte plus dense et plus fine. Il a indiqué son objectif de compléter le maillage entre le groupe V, la TGO et la TLN⁴⁹ (Tangentielle Légère Nord), de diversifier et renforcer certaines dessertes, et de développer des temps de parcours attractifs et de meilleures combinaisons entre les différentes lignes du réseau.

⁴⁹ <http://www.tangentiellenord.fr/>, Consulté le 10 juillet 2014

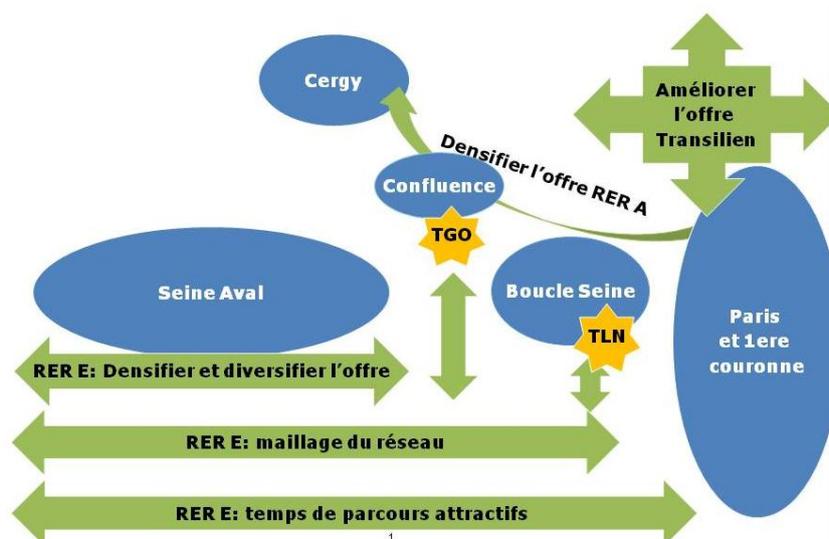


Figure 21 : Perspectives pour les transports collectifs franciliens à horizon LNP (Source : Cahier d'acteurs du débat public LNP, Cahier d'acteurs du STIF, STIF-EOLE)

e) Correspondance RER A à Achères Chêne Feuillu

Les études d'exploitation fines sur le groupe V à horizon de LNP (>2025) n'ayant pas encore été menées, il n'est pas possible de dire à ce stade si les RER A pourront également marquer l'arrêt à Achères Chêne Feuillu. Néanmoins, le STIF souhaite améliorer l'offre sur le RER A en fonction des équilibres nouveaux permis par le RER E. Ainsi, le renforcement de l'offre du RER E sur Poissy permettrait, par exemple, de poursuivre l'amélioration de l'offre du RER A vers Cergy. Ces différentes données restent à étudier et il n'existe donc pas de certitude sur les dessertes offertes à long terme.

Au moment du débat Public du projet LNP porté par RFF⁵⁰, le STIF en tant qu'AOT a indiqué avoir le souhait de disposer d'une infrastructure nouvelle permettant de libérer des capacités sur le RER A et le groupe V actuels. Ceci permettrait ainsi de bénéficier aux usagers des transports collectifs franciliens en leur permettant de disposer d'une desserte densifiée et affinée. Le STIF a indiqué son objectif de compléter le maillage entre le Groupe V de Paris Saint-Lazare, la TGO et la Tangentielle Légère Nord (TLN)⁵¹, de diversifier et renforcer des dessertes, et enfin de développer des temps de parcours plus attractifs pour les usagers.⁵²

Au moment de la rédaction du mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, une correspondance était indiquée à la station Achères Chêne Feuillu avec le RER A alors que cette correspondance n'est pas certaine (*dépendante de LNP mais également des Etudes de Schéma de principe du RER A étudiées au cours de mon stage antérieur*⁵³). Ainsi, il a été décidé de modifier les supports d'information afin de laisser

⁵⁰ http://www.debatpublic-lnp.org/DOCUMENTS/CONSULTATION_CAHIER_ACTEURS.HTM, Consulté en Avril 2014

⁵¹ www.tangentiellenord.fr, Consulté en avril 2014

⁵² http://www.debatpublic-lnp.org/SCRIPT/NTSP_DOCUMENT_FILE_DOWNLOAD17C0.PDF?document_id=98&document_file_id=102, Consulté en Avril 2014

⁵³ Setec Ferroviaire Romain BOURGET, *Rapport de stage MSP, Etudes de schéma de principe du RER A et Amélioration de la desserte Paris-Auxerre*, Août 2013, 98p.

apparaître uniquement la mention suivante : « envisageable à plus long terme avec les trains du groupe Paris-Saint-Lazare / Mantes (groupe V) ».

f) Réalisation du pôle d'échanges à Achères Chêne Feuillu

L'Autorité environnementale avait également interrogé les maîtres d'ouvrage sur l'interconnexion à Achères Chêne Feuillu et le positionnement de ce pôle d'échanges. En effet, suite à la concertation préalable, d'autres scénarios avaient pu être étudiés. Ainsi, il avait été nécessaire de rédiger une réponse afin de rappeler les différentes études réalisées en amont.

Il a été rappelé que les études sur l'interconnexion entre la Tangentielle Ouest et le réseau du groupe V avaient porté sur trois scénarios possibles :

- Une interconnexion à Poissy RER,
- Une interconnexion à Achères Grand Cormier (station RER A actuelle mais disposant d'une faible fréquentation car principalement utilisée par le personnel SNCF d'un centre technique),
- Une interconnexion à Achères Chêne Feuillu (celle retenue dans le dossier d'enquête publique).

Ces différents scénarios ont été analysés parallèlement aux études complémentaires sur les variantes de desserte d'Achères et de Poissy entre 2008 et 2011.

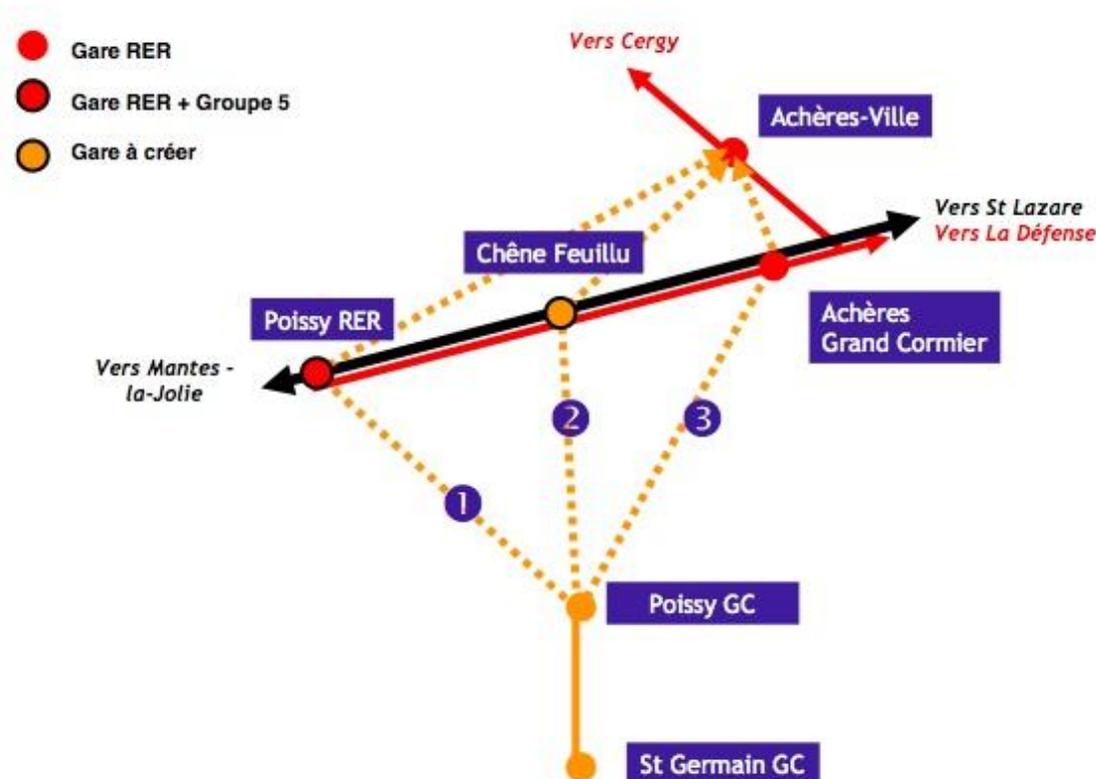


Figure 22 Etudes de correspondance avec le RER A

(Etude de faisabilité d'une connexion TGO-Groupe V, STIF, 2009)

Le processus de sélection de la solution de desserte retenue a été expliqué par les Maîtres d’Ouvrage dans le cadre du mémoire de réponses aux recommandations de l’Autorité environnementale⁵⁴ (au point 5) rédigé en mai 2014. Ainsi, les principales raisons qui ont conduit à retenir le scénario d’un pôle de correspondance à Achères Chêne Feuillu sont développées ci-dessous :

- Scénario 1 - Poissy RER : ce scénario, impliquant un tracé urbain de TGO pour rejoindre la gare de Poissy RER, avait été rejeté compte tenu des contraintes d’insertion urbaine de TGO dans Poissy et Achères n’ayant pas permis de trouver consensus auprès des divers acteurs locaux ;
- Scénario 2 - Achères Chêne Feuillu : il s’agit de la solution retenue et présentée à l’enquête publique permettant à l’horizon de la LNPN de créer une gare nouvelle sur le groupe V en connexion avec une future station TGO, assurant des liaisons lisibles et fonctionnelles, tout en limitant les impacts sur la forêt par l’utilisation principalement des espaces “enclavés” entre les voies ferrées existantes ;
- Scénario 3 - Achères Grand Cormier : ce scénario, impliquant un tracé ferroviaire de TGO, a été rejeté compte tenu des contraintes d’insertion de TGO jusqu’à la gare d’Achères Grand Cormier (voies nouvelles à créer générant un impact complémentaire sur la forêt), et des contraintes d’exploitation importantes sur la TGO (allongement du temps de parcours).

Dans le mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale, les maîtres d’ouvrage ont confirmé leur choix de ne pas réaliser le pôle d’échanges d’Achères Chêne Feuillu (incluant la gare du groupe V, la station TGO, le pôle de correspondance entre les deux et un éventuel parking relais) dès la mise en service du projet Tangentielle Ouest phase 2, pour les raisons suivantes :

- Impacts conséquents de l’insertion de dessertes supplémentaires sur l’exploitation du futur RER E EOLE (allongement important des temps de parcours, impacts sur la régularité de la ligne...), même dans le cas où seraient réalisés des travaux lourds sur un réseau ferroviaire densément circulé, et impliquant des impacts conséquents sur l’environnement ;
- La perspective de LNPN permettra de libérer des capacités sur le réseau du groupe V, et ainsi permettre des arrêts du futur RER E EOLE à Achères Chêne Feuillu dans des conditions d’exploitation et de performance acceptables. Ainsi, une nouvelle étude sera alors menée pour évaluer la consistance des arrêts réalisables à cet horizon temporel.

Ainsi, les maîtres d’ouvrages ont confirmé l’impossibilité de réaliser une correspondance à Achères Chêne-Feuillu en l’état et qu’il sera nécessaire de mettre en œuvre auparavant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) qui permettra de désaturer le réseau du Groupe V et d’offrir des marges d’exploitation nécessaires à la réalisation d’un tel arrêt à Achères Chêne-Feuillu.

⁵⁴ STIF-RFF-SNCF, *Mémoire en réponse à l’Avis de l’autorité environnementale*, Mai 2014, 67p

2. Le courrier du CG78, financeur du projet, demandant une correspondance immédiate avec les voies du Groupe V (actuel RER A et futur RER E)⁵⁵

Au regard des arguments techniques mis en avant par les Moas et notamment par RFF qui confirmait l'impossibilité de réaliser à court terme cette correspondance à Achères Chêne-Feuillu, en début d'enquête publique, un courrier du Président du Conseil Général des Yvelines a été reçu dans le registre d'enquête publique de la Ville de Poissy⁵⁶ (en annexe à ce rapport) indiquant la position du Conseil Général. En effet, le Conseil Général 78 demandait, comme nous l'avons vu précédemment, une correspondance efficace entre la TGO et le RER E. A défaut d'une connexion immédiate à Achères Chêne-Feuillu, et compte tenu des incertitudes sur sa réalisation à long terme, le CG78 a demandé de réétudier une correspondance à la gare Poissy RER, ce qui induit de revoir le tracé et de revenir sur la variante urbaine préalablement étudiée et rejetée. Ce courrier émanant de l'un des trois principaux financeurs du projet relève d'une grande importance car il remet en cause une partie du tracé du projet Tangentielle Ouest phase 2 en pleine phase d'enquête publique.

Dans cet envoi, le Président du Conseil Général s'inquiète de l'horizon de mise en correspondance entre la Tangentielle Ouest et le futur RER E Eole. En effet, comme vu auparavant, la réalisation de la station d'Achères Chêne Feuillu et la mise en correspondance avec le RER E Eole sont fortement conditionnées à la réalisation de LNPN. Ce projet connexe, qui permettra de libérer des sillons sur les emprises ferroviaires actuelles du Groupe V de Paris-Saint-Lazare et du RER A, est annoncé à un horizon lointain (annoncé pour 2025-2030 dans les principaux documents de planification) et est l'objet de nombreuses incertitudes de réalisation selon le Conseil Général des Yvelines.

Ainsi, le Conseil général demande à ce que la Tangentielle Ouest rejoigne la gare de Poissy RER afin de pouvoir proposer dès la mise en service de la TGO une correspondance efficace avec le RER A et le RER E. Il permettrait ainsi de desservir plus finement la ville de Poissy en proposant un arrêt complémentaire à la gare RER et à proximité de la future ZAC EOLES. Toutefois, aucun arrêt n'est prévu dans le centre-ville de Poissy.

Le courrier présente les avantages suivants relatifs au tracé urbain :

- Malgré une insertion plus délicate et un coût légèrement plus élevé, il évite la création coûteuse de la station d'Achères Chêne Feuillu (42M€) ;
- Une meilleure intermodalité ;
- Un moindre impact environnemental ;
- Un temps de parcours raisonnable ;
- Une desserte améliorée de Poissy et une meilleure fréquentation ;
- La possibilité de réaliser une nouvelle concertation fin 2014 et une nouvelle enquête publique en 2015.

Le risque principal identifié dès réception du courrier est bien entendu celui de l'obtention d'un avis défavorable de la Commission d'Enquête qui compromettrait fortement l'avenir du projet et nécessiterait

⁵⁵ Voir annexe n°4, page 91

⁵⁶ Courrier reçu en date du 20 juin 2014 dans le registre d'enquête publique, Conseil Général des Yvelines, 20 Juin 2014

de relancer les réflexions sur un nouveau projet plus abouti. En effet, cette décision pourrait être motivée en considérant que le projet n'est pas suffisamment mûr pour être présenté à l'enquête publique car pas porté par l'ensemble des acteurs locaux ou qu'il n'est *in fine* pas la meilleure solution à retenir.

Le premier travail réalisé par le maître d'ouvrage est d'analyser techniquement ce courrier et de donner des éléments de réponse à sa hiérarchie mais également à la commission d'enquête. En effet, il est important de contester les informations erronées bien qu'il est vrai que ce tracé présentera une meilleure intermodalité à l'horizon EOLE et une desserte affinée de Poissy (sans arrêt au centre-ville toutefois). Tout d'abord, concernant le coût légèrement supérieur du projet, il est nécessaire de préciser que le tracé tel que proposé par le Conseil général n'a pas été étudié et son coût n'est donc pas connu à ce jour. De même, les études d'exploitation, de fréquentation et d'impact environnemental de ce tracé n'ont pas pu être réalisées à ce jour sur le tracé proposé (Voir partie III, page 54) et il conviendra donc de réaliser les études correspondantes afin de valider ou infirmer ces chiffres. Le calendrier de travail proposé n'est également pas réalisable. En effet, dès obtention d'études de niveau DOCP, il faudrait environ 1 an pour élaborer le dossier d'enquête d'utilité publique et l'étude d'impact correspondante. Ce qui ne permet pas dans une première analyse, la réalisation d'une enquête publique sur un nouveau projet en 2015.

3. Ressenti par la population et impact sur le déroulement de l'EUP

Selon le Procès Verbal de fin d'enquête de la commission⁵⁷, « *De nombreuses personnes ont manifesté leur désarroi devant cette évolution en cours d'enquête : ce retard dans l'évolution du projet apparaît difficilement compréhensible, surtout à ce stade. Et, paradoxalement, les riverains des quartiers Est de Poissy se sentent pour le coup abandonnés, ces quartiers étant particulièrement mal desservis par les transports en commun* ».

Ainsi, on peut constater que selon la commission d'enquête, les usagers regrettent le retard potentiel pris par le projet et désirent la réalisation de cette liaison au plus vite afin de pouvoir disposer d'une liaison de rocade efficace sur le territoire des Yvelines.

De plus, il est important de préciser également que l'ensemble des acteurs locaux s'est donc vu dans le besoin d'exprimer officiellement sa position.

En raison de la remise en question du tracé de la Tangentielle Ouest par le Conseil Général des Yvelines, l'affluence lors de l'enquête publique a été plus importante qu'escomptée. Ceci s'explique par plusieurs raisons. Tout d'abord, l'enquête publique ayant été prolongée jusqu'au 26 juillet 2014, les personnes ont tout d'abord pu s'exprimer pendant un laps de temps plus important. Ensuite, la remise en cause pendant l'enquête publique était accessible au Grand public (Courrier agrafé dans le registre d'enquête de Saint-Germain-en-Laye) et a notamment été publiée dans la presse⁵⁸. La Commission d'Enquête a également souhaité rencontrer les principaux acteurs, ce qui leur a permis de s'exprimer et de formaliser leurs avis et positions. Ainsi, la parution dans la presse de cette information sur la Tangentielle Ouest a questionné les habitants sur le projet de transport collectif soumis à l'enquête publique dans leurs communes. Enfin, les personnes et associations déjà au fait de l'enquête publique TGO phase 2 se sont de fait intéressées à la remise en cause du tracé et sont venues déposer un avis sur la base de la demande du CG78.

⁵⁷ Commission d'enquête TGO phase 2, Procès verbal de fin d'enquête, 06/08/2014, 27p.

⁵⁸ Le Parisien : édition des Yvelines du 18 juillet 2014, « Tangentielle Ouest : deux nouvelles stations en projet », 18/07/2014, 1p.

Ainsi, 121 observations et courriers ont été déposés dans les registres d'enquête. Sur ces 121 observations, 104 ont été déposées postérieurement à l'agrafage dans les registres de ce courrier. Parmi ces observations, 19 proviennent d'associations, 7 de maires et 2 de présidents de conseil général. Les observations sont globalement favorables au projet. En effet, si 31 contributeurs émettent un avis opposé au projet (dont 20 opposés à la liaison Saint-Germain-GC à Saint-Germain RER qui est du ressort du périmètre de la phase 1), 37 émettent quant à eux un avis favorable ou simplement positif sur le projet.

La commission d'enquête a décomposé les observations reçues en dix thématiques distinctes.

Le thème de la mise en correspondance de la Tangentielle Ouest est un thème qui est fortement ressorti des avis en phase d'enquête publique. En effet, la correspondance de la TGO avec les autres transports du territoire tient à cœur la population qui souhaite disposer d'une amélioration des temps de parcours notamment pour se rendre à son travail dans l'agglomération parisienne.

Ainsi, 21 avis traitent notamment de la station d'Achères Chêne Feuillu avec notamment plusieurs avis remettant en cause son utilité en raison de la présence d'autres gares existantes aux environs et d'incertitudes sur la réalisation de la LNPN. Egalement, plusieurs avis critiquent la solution retenue pour son emplacement et son impact environnemental.⁵⁹

4. Des inquiétudes du public et des acteurs associatifs lors de l'enquête publique sur la plus-value de la station Achères Chêne-Feuillu

Comme abordé précédemment, la station d'Achères Chêne-Feuillu fait l'objet de quelques inquiétudes de la part des personnes venues s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique. Les différents avis recueillis recensés sur cette thématique évoquent les incertitudes de réalisation de la ligne LNPN qui permettront la réalisation de la correspondance TGO/RER E à Achères Chêne-Feuillu.

Ils concernent cependant également la mise en correspondance de la TGO avec les autres modes de transport. Ainsi, le public et les collectivités s'inquiètent de la non-réalisation d'une correspondance entre la TGO et le futur RER E Eole.

Plusieurs intervenants évoquent également cette correspondance à long terme de la Tangentielle Ouest phase 2 et le futur hypothétique du projet LNPN. Exemples : « *la gare d'Achères chêne-feuillu servira uniquement de correspondance avec le RER E (et encore, ce n'est pas acquis par manque de coordination entre les projets [...])* », « *le tracé actuellement retenu pour la TGO phase 2 envisage une hypothétique correspondance avec la future ligne E du RER. En effet, la réalisation de la gare d'Achères Chêne-Feuillu pour lesquelles des mesures conservatoires sont proposées est subordonnée à la réalisation très hypothétique de la future ligne ferroviaire LNPN.* »⁶⁰

Ainsi, nous avons constaté dans cette partie que l'argumentaire des maîtres d'ouvrage a confirmé l'impossibilité de réaliser la correspondance à Achères Chêne-Feuillu avant la mise en service de LNPN. En effet, la création de cette infrastructure nouvelle permettra notamment de libérer des sillons sur

⁵⁹ STIF, *Suivi des avis de l'enquête publique TGO phase 2*, STIF, Août 2014, 52p.

⁶⁰ Voir les avis déposés sur l'interconnexion de la TGO en Annexe 3 p 83

l'infrastructure des voies du Groupe V de Paris Saint-Lazare. et par la même occasion, d'autoriser des arrêts du futur RER E en gare d'Achères Chêne Feuillu.

Le Conseil Général ayant à plusieurs reprises réclamé une correspondance avec le RER E s'inquiète des retards accumulés sur le projet LNPN et demande à ce que des études sur un tracé urbain optimisé soient lancées afin de permettre une interconnexion à l'horizon de la mise en service de la TGO phase 2. De même, de nombreux acteurs locaux et riverains se sont alors exprimés sur l'opération d'aménagement et d'interconnexion sur le site d'Achères Chêne-Feuillu. La commission d'enquête ne pouvant ignorer une telle demande émanant de l'un des financeurs, les maîtres d'ouvrage doivent lancer les réflexions sur les suites à donner à cette demande.

Partie III : L'évaluation et la recherche de solutions minimisant les risques suite à la remise en cause du tracé de Tangentielle Ouest

1. Des incertitudes techniques importantes

Dans cette première partie, nous allons démontrer qu'il subsiste d'importantes incertitudes techniques sur la réalisation du nouveau tracé de la Tangentielle Ouest phase 2 et qu'il est ainsi nécessaire pour le maître d'ouvrage de pouvoir évaluer le besoin d'études complémentaires à mettre en œuvre afin de vérifier la faisabilité technique de la solution proposée par le CG 78. De plus, la réalisation de ces études permettra aux différents acteurs du territoire de se positionner de la solution à retenir et ainsi de réaliser ce choix en ayant pleine connaissance des avantages et des inconvénients de chacune des solutions. En effet, il est important que dans le cas où le tracé urbain serait retenu, que ce dernier ne soit pas bloqué à l'avenir en raison des difficultés techniques rencontrées ou de blocages politiques dus aux contraintes de réalisation d'un tel tracé.

a) Les études réalisées avant la concertation préalable révélaient d'importantes incertitudes d'insertion

Lors de l'élaboration du DOCP, des études techniques ont été réalisées sur plusieurs tracés différents comme présenté auparavant. La première tâche du maître d'ouvrage coordonnateur, après avoir étudié les différents arguments techniques exposés par les acteurs, est de faire le bilan des études antérieurement réalisées. En effet, ce bilan peut permettre de prévoir dans un premier temps la faisabilité ou non d'une telle solution (dans l'hypothèse où une telle variante aurait été étudiée). Mais elle permet dans tous les cas de vérifier l'étude ou non d'une telle variante lors de la réalisation du DOCP. Cette étude préalable est bien évidemment recommandée afin de justifier que le maître d'ouvrage a bien, en temps utile, étudié les différentes solutions possibles et pour permettre de justifier l'intérêt ou non d'une telle solution. Ainsi, comme vu lors du stage précédent effectué chez Setec Ferroviaire⁶¹, il est particulièrement conseillé d'utiliser un processus de réflexion en entonnoir afin de vérifier l'étude de chaque solution et de pouvoir expliquer la raison du choix final de tracé clairement à la fin des études. L'utilisation de ce processus est également essentielle afin de permettre de ne pas être surpris par une nouvelle demande politique sur un projet et de pouvoir immédiatement justifier la faisabilité ou non de cette solution et pourquoi celle-ci n'a pas été retenue.

Dans le cadre du projet Tangentielle Ouest phase 2, la réalisation d'un tracé urbain à travers Poissy et Achères a déjà été étudiée avant d'aboutir au tracé finalisé entre Poissy GC et Achères Ville. Ainsi, les variantes de tracé ont été découpées en quatre secteurs (3 à Poissy et 1 à Achères). Dans le présent rapport, nous nous focaliserons sur les trois secteurs de Poissy car la demande de révision du tracé concerne uniquement ce secteur géographique.

Dans Poissy, les variantes de tracés étudiées sont réparties en trois grands secteurs. Le secteur 1 correspond au tracé permettant de relier Poissy GC avec Poissy RER, et aboutit sur la place Verte, place centrale de Poissy regroupant la gare routière, le siège local de Peugeot ainsi que l'intersection de plusieurs départementales au trafic important. Le secteur 2 représente la jonction entre la Place Verte et l'Avenue de Pontoise, lieu de traversée des voies actuelles du RER A. Enfin, le secteur 3 correspond à la liaison entre l'Avenue de Pontoise et le Technoparc, lieu d'entrée de l'ancien tracé dans Achères (ville exclue de notre analyse dans le cadre de ce mémoire).

⁶¹ Setec Ferroviaire, Romain Bourget, *Etudes de schéma de principe du RER A et Amélioration de la desserte Auxerre-Paris*, Septembre 2014, 98p.

Secteur 1 : Poissy GC – Poissy RER

Sur ce tronçon, 3 variantes de tracés comprenant plusieurs sous-variantes locales ont été étudiées :

- Tracé 1 : Par l'hôtel de Ville, l'Avenue du Cep et l'Avenue Maurice Berteaux (avec une sous-variante par la Rue au Pain)
- Tracé 2 : Par le boulevard Victor Hugo et la rue J.C Mary
- Tracé 3 : Par le boulevard Gambetta (avec une sous-variante au niveau du raccordement au RFN par le Boulevard de Primasens/avenue Fernand Lefebvre)

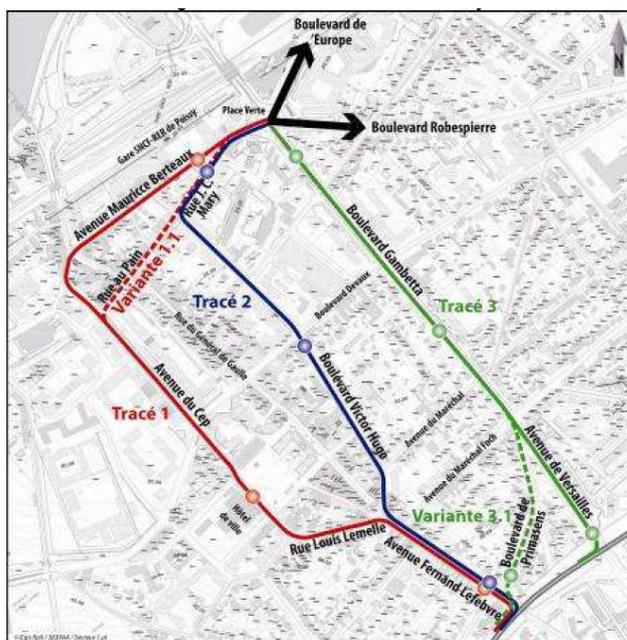


Figure 23 : Tracés urbains entre Poissy GC et Poissy RER (Source : STIF et Egis Rail, 2010)

Sur ce secteur, le tracé 1 a été privilégié car il offrait de meilleures caractéristiques en desserte de pôles et en exploitation. Il bénéficie de plus d'une meilleure intégration urbaine dans le centre de Poissy en présentant des impacts moins importants sur la circulation et le stationnement. Les points durs suivants ont toutefois été relevés :

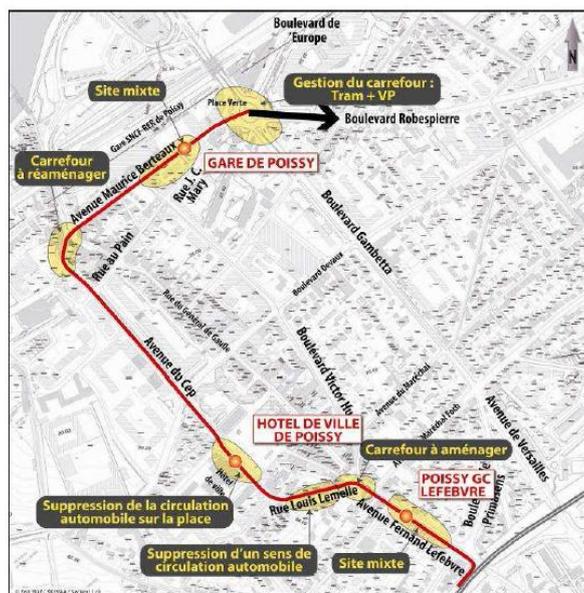


Figure 24 : Contraintes du tracé privilégié entre Poissy GC et Poissy RER (Source : Etudes TGO phase 2, STIF Egis Rail, 2009)

Secteur 2 : Poissy RER – Avenue de Pontoise

Sur ce tronçon, deux variantes de tracés ont été étudiées :

- Tracé 1 : Par le Boulevard Robespierre
- Tracé 2 : Par le boulevard de l'Europe (avec des sous-variantes locales de desserte pour rejoindre l'Avenue de Pontoise)

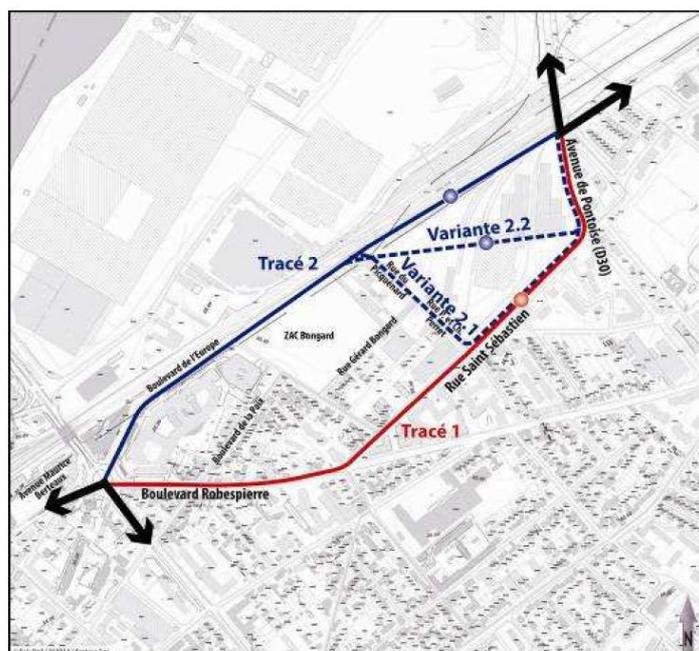


Figure 25 : Tracés urbains entre Poissy RER et l'Avenue de Pontoise (Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail)

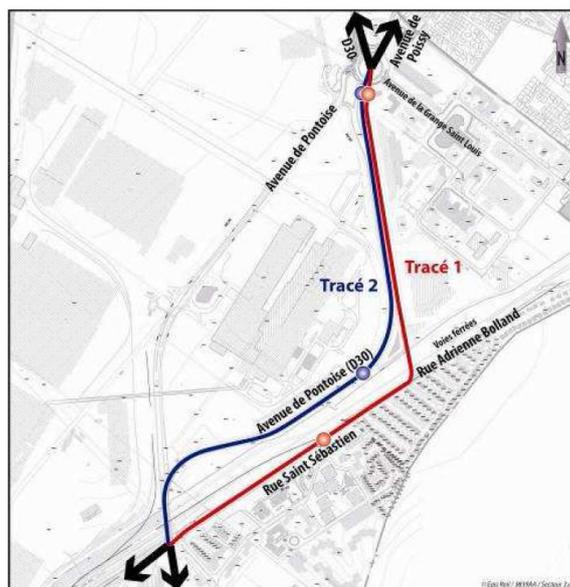


Figure 27 : Tracés urbains entre l’Avenue de Pontoise et le Technoparc (Source : Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail)

Sur le secteur 3, le tracé 1 a été privilégié en raison de sa desserte du quartier Nord-Est de Poissy qui présente un potentiel de plus de 1700 habitants (source : Etudes TGO 2010). Il présente toutefois les difficultés d’insertion suivantes :

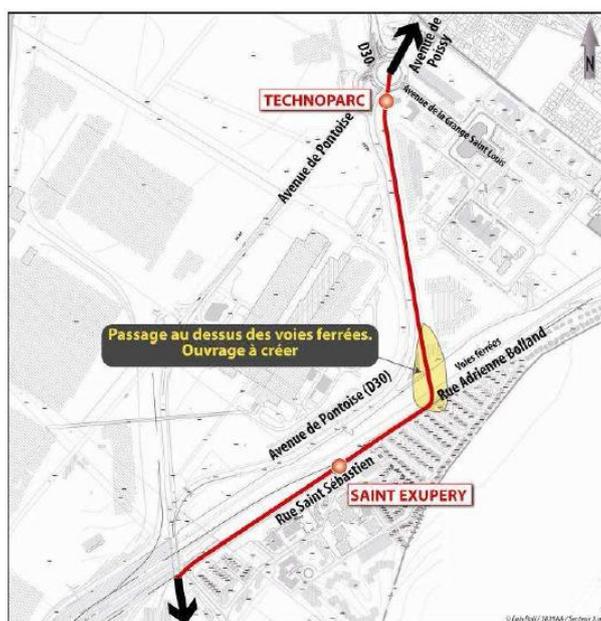


Figure 28 : Contraintes du tracé privilégié entre l’Avenue de Pontoise et le Technoparc (Source : Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail)

Le passage au-dessus des voies ferrées nécessiterait la création d’un nouvel ouvrage.

b) La nécessité d'actualiser le contexte dans les études techniques

Le Département des Yvelines propose d'optimiser le tracé urbain déjà étudié au cours des études menées par le STIF entre 2008 et 2011. En effet, le nouveau tracé proposé prévoit de rallier la gare de Poissy RER conformément au tracé étudié en 2009. Ainsi, sur cette partie, le tracé étudié auparavant et plus précisément les variantes de tracé situées sur le secteur 1 des études 2009 correspondant au tracé imaginé par le Conseil Général. Toutefois, comme nous l'avons vu précédemment, il n'a pas été possible de révéler une solution technique satisfaisante pour traiter les difficultés d'insertion existantes dans le centre de Poissy.

Pour la suite du tracé, le Conseil Général envisage de rallier la Grande Ceinture au niveau du croisement de la RD190 (voir plan ci-dessous) avec la Grande Ceinture (sur laquelle est intégralement situé le tracé actuel). Suivant ce principe, se pose cependant la question de la desserte du centre de Poissy, et des quartiers denses existants mais enclavés (Saint Exupéry) et futurs (ZAC EOLES) au nord-est de Poissy, tous situés sur le corridor du tracé urbain. Ainsi, le STIF estime qu'il serait intéressant de prodiguer une desserte de ces quartiers afin d'améliorer la zone de chalandise du réseau francilien. Sur cette deuxième section du tracé Proposé par le Conseil Général 78, il n'existe pas d'études préalables précisant la faisabilité technique de l'insertion urbaine d'un tram-train dans ce secteur. Ainsi, la faisabilité technique du tracé à l'Est de Poissy RER n'a pu être vérifiée et il conviendra de mener les études techniques nécessaires à sa réalisation afin de ne pas risquer de s'engager sur un tracé irréalisable d'un point de vue technique.

Nous remarquons donc que ce nouveau tracé n'a pas encore été étudié dans son ensemble (seules des portions à l'ouest de ce tracé ont déjà été étudiées dans le cadre des études antérieures). Sur le premier tronçon (Poissy GC à Poissy RER), des études ont été réalisées mais ne présentaient pas de solutions techniques satisfaisantes (insertion du tramway difficile dans le centre de Poissy). Ainsi, la réalisation d'une telle liaison nécessiterait un investissement important de la municipalité et du gestionnaire de voirie départementale (suppression du stationnement, autorisation de mise à sens unique de plusieurs voiries, mixité sur certaines portions avec la circulation automobile, modification du carrefour de la place verte, coupe d'arbres et réduction de talus à proximité du débranchement avec la Grande ceinture). Sur le deuxième tronçon, le tracé tel que présenté par le Conseil Général n'a pas fait l'objet d'études techniques. A ce stade, il n'est de ce fait pas possible de garantir sa faisabilité technique.

Sur le plan, ci-après, sont illustrés les principes du nouveau tracé à étudier selon le Conseil Général des Yvelines :

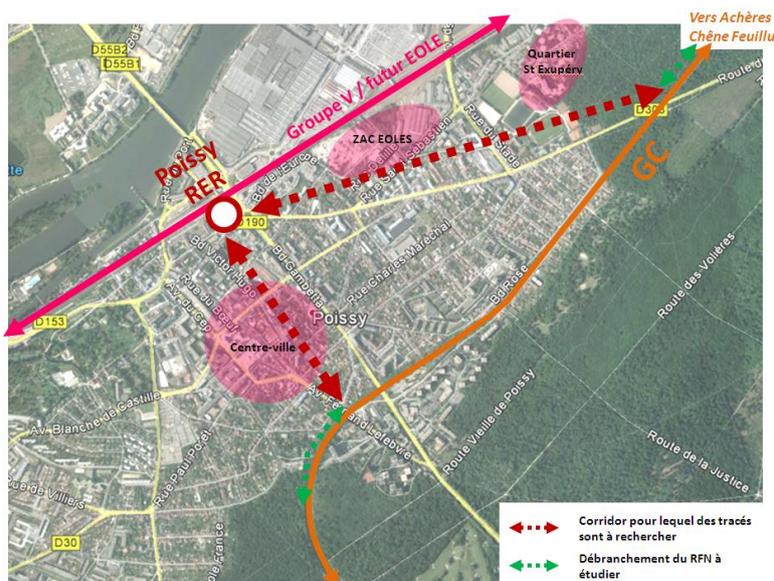


Figure 29 : Principes du nouveau tracé à étudier (Source : STIF, Juillet 2014)

Ainsi, avant de s'engager sur un tracé urbain, il conviendra donc de réaliser des études complémentaires afin de vérifier tout d'abord la faisabilité technique du tracé demandé par le Conseil Général. En effet, il est important de ne pas abandonner le tracé actuel et devoir repartir sur les études d'un nouveau projet si celui-ci n'est pas réalisable techniquement. Ainsi, il est nécessaire de réfléchir aux solutions à mettre en œuvre afin de pouvoir mener en parallèle les études sur le nouveau tracé tout en continuant sur le tracé actuel malgré les interrogations de la commission d'enquête et ses doutes sur la solidité du projet.

c) Enjeux des études complémentaires à mener :

Afin de pouvoir définir une solution d'insertion adaptée, il est nécessaire d'évaluer l'enjeu des études complémentaires à mener et ainsi de déterminer par ce biais le temps d'études nécessaire. Ceci permettra de retenir les moyens à mettre en œuvre pour pouvoir mener les études complémentaires tout en conservant le tracé actuel, dans le cas où le tracé urbain ne serait finalement pas adopté.

Il est important de rappeler qu'au cours des études antérieures sur le tracé urbain entre Poissy et Achères (études 2008 – 2011), les nombreuses contraintes d'insertion identifiées, et particulièrement à Poissy, avaient finalement fait converger le consensus politique vers le tracé ferroviaire actuellement présenté à l'enquête publique. Il conviendra ainsi dans le cadre des études à mener sur le tracé urbain « optimisé » de trouver des solutions optimales et adaptées pour lever ces diverses contraintes concernant notamment :

- les difficultés d'insertion de la plate-forme dans le centre de Poissy (nombreuses rues étroites), avec le besoin de recourir à des sites banalisés tram/voiture sur certaines sections particulièrement contraintes ou la modification du plan de circulation ;
- les difficultés d'exploitation inhérentes à la présence de sites banalisés sur le tracé fragilisant la robustesse de la ligne (c'est-à-dire la capacité de l'exploitation à retrouver son état normal suite à un incident) ;
- les difficultés de restitution des voies de circulation actuelles et des accès aux garages privés, ainsi que des places de stationnement ;
- le passage dans des zones de circulation dense, notamment le carrefour de la Place Verte à Poissy (déjà saturé actuellement et lieu d'entrée et sortie de la gare routière du réseau de bus urbain) ;

- la difficulté de gérer le débranchement à l'ouest entre le RFN et la section urbaine en raison du talus existant (dénivelé de 12m) et des contraintes foncières (620 mètres de voie unique pour limiter les impacts fonciers).

Par ailleurs, dans les études antérieures sur le tracé urbain un certain nombre d'éléments n'avaient pas été analysés, alors qu'ils pourraient être dimensionnants pour la conception du projet. Il s'agit donc d'intégrer ces besoins complémentaires dans le cadre des études à mener sur le tracé urbain « optimisé » et concernant notamment :

- l'insertion des itinéraires cyclables sur les voiries urbaines rénovées au titre de l'art. L.228-2 du Code de l'environnement. En effet, la réglementation a évolué depuis la réalisation des études DOCP en 2009. L'article L228-2 du Code de l'environnement prévoit maintenant «*A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.*»⁶² Ainsi, il est dorénavant nécessaire de prévoir un itinéraire cyclable en addition au projet de TCSP prévu sur les voies urbaines. Cette contrainte n'avait pas été intégrée lors des études antérieures et devra de ce fait être prise en compte lors des études complémentaires.
- les enjeux de restructuration des réseaux bus, et particulièrement les interfaces entre la TGO et les gares routières de Poissy RER au droit de la place Verte. De plus, un projet de restructuration de la gare routière est également en réflexion actuellement au sein du STIF et il sera nécessaire de prendre en compte cette future interface;

Enfin, l'évolution du tracé de la phase 2 pourrait avoir des impacts sur le programme de TGO phase 1 actuellement en cours d'Avant-projet et ayant déjà fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en Février 2014. Parmi les impacts potentiels, il pourrait s'avérer nécessaire de prévoir un parc de matériel roulant plus important et induisant par conséquent un besoin de redimensionnement du site de maintenance et de remisage des rames réalisé en phase 1 et conçu pour les besoins des deux phases. Il est donc très important que les études sur le nouveau tracé de TGO phase 2 puissent être menées rapidement de manière à pouvoir intégrer au plus vite, le cas échéant, les adaptations éventuelles dans le programme de TGO phase 1 avant la finalisation de l'Avant-projet de la phase 2 (prévue pour mi 2015).

2. L'étude des solutions de sortie d'enquête possibles

Etant donné que l'opportunité et la faisabilité technique du nouveau tracé restent encore à vérifier, nous allons maintenant réfléchir aux solutions de sortie d'enquête envisageables qui ont été présentées précédemment et étudier leur faisabilité réglementaire ainsi que leurs avantages et inconvénients. Cette

⁶² Article L228-2 du Code de l'environnement, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000006833430&dateTexte=20090518>, Consulté le 05 juillet 2014

étude est nécessaire afin de pouvoir privilégier la solution la plus adaptée à la poursuite du projet. De plus, le choix définitif n'étant pas établi, il est nécessaire de pouvoir réfléchir à une solution permettant :

- De disposer suffisamment de temps afin de réaliser des études complémentaires nécessaires à la décision du tracé à retenir (environ 6 mois);
- De pouvoir conserver en attendant les résultats des études, le tracé actuellement présenté à l'enquête publique en prenant la déclaration de projet et en obtenant la DUP (délai d'1 an à compter de la fermeture de l'enquête publique, c'est-à-dire jusqu'au 26 juillet 2015);
- De pouvoir utiliser le tracé urbain qui sera étudié en prenant le moins de retard possible en comparaison au tracé actuel (pouvoir repartir d'un des stades les plus avancés du projet sans repartir sur une nouvelles concertation préalable).

La loi Grenelle 2 a rationalisé l'enquête publique et redéfinit leur champ d'application dans l'objectif de limiter les risques de recours contentieux.

Avant la mise en place de la réforme, si une personne estimait nécessaire de devoir apporter des modifications substantielles à son projet, il était nécessaire de recourir à une seconde enquête⁶³. La demande de prolongation de l'enquête n'est cependant plus conditionnée à l'accord du préfet et peut être directement motivée par la commission d'enquête⁶⁴. C'est ce qui a été réalisé notamment sur l'enquête TGO phase 2 où la commission d'enquête a prolongé l'enquête publique du 15 au 26 juillet 2014. Cette prolongation a été motivée par l'arrivée du courrier du Conseil Général 78 et la volonté de la commission d'enquête de rencontrer et recueillir les opinions des différents acteurs politiques locaux et aussi du public. Ainsi, la prolongation de l'enquête lui a permis de bénéficier d'une période élargie pour analyser la situation de demande de révision du tracé et pour étudier la position des différents acteurs.

Plusieurs solutions sont possibles :

1) Le processus de suspension de l'enquête publique⁶⁵ :

Le processus de suspension de l'enquête introduit en Juillet 2010 permet à l'autorité organisatrice de l'enquête, la préfecture des Yvelines dans le cadre du projet TGO phase 2, de suspendre l'enquête pendant une durée de 6 mois au maximum et à une seule reprise. Ainsi, la durée de suspension d'enquête reste limitée et ne permet pas de réaliser des études approfondies sur une modification substantielle du projet. Si le projet intègre des modifications substantielles, il doit de plus être transmis pendant ce délai à l'autorité environnementale de l'Etat compétente en matière d'évaluation des projets d'infrastructure (ici, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).

⁶³ <http://www.actu-environnement.com/ae/news/enquetes-publiques-reforme-CNCE-suspension-enquete-complementaire-20177.php4>, Consulté le 05 juillet 2014

⁶⁴ Article L123-9 du Code de l'environnement, http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=9D833B2364BFF7DCEFCAFE8F6B215154.tpdjo02v_3?idArticle=LEGIARTI000022496657&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20140821, Consulté le 05 juillet 2014

⁶⁵ Article L123-14 du Code de l'environnement, http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=9D833B2364BFF7DCEFCAFE8F6B215154.tpdjo02v_3?idArticle=LEGIARTI000022496647&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20140821, Consulté le 05 juillet 2014

A l'issue de ce délai, l'enquête est relancée avec la même commission d'enquête pour une durée minimale de 30 jours et nécessite évidemment un nouvel arrêté d'ouverture d'enquête, un nouvel affichage légal et une nouvelle information des communes sur le projet.

Dans le cas d'une modification substantielle sur le projet en cours d'enquête, alors le MOA peut demander au préfet, après avis de la commission d'enquête, de suspendre l'enquête au maximum pendant 6 mois. Cette demande doit intervenir au cours de l'enquête. L'enquête reprendra pour 1 mois avec le nouveau dossier.

Cependant, le STIF n'est pas en capacité de faire des études complémentaires de niveau Schéma De Principe (y compris étude d'impact et instruction du dossier auprès de l'autorité environnementale) pour constituer un nouveau dossier d'enquête publique dans ces délais. Ce scénario ne s'avère donc pas adapté au contexte présent. Une autre solution est donc à rechercher.

2) Le processus de l'enquête complémentaire⁶⁶

Suite à la loi de Juillet 2010⁶⁷, il est possible de recourir à un nouveau procédé de sortie d'enquête : le recours à l'enquête complémentaire. Il est précisé dans le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 qu'il « *améliore la prise en considération des observations du public et des recommandations du commissaire enquêteur par de nouvelles procédures de suspension d'enquête ou d'enquête complémentaire* ». Ainsi, cette nouvelle procédure vise à permettre au maître d'ouvrage de pouvoir prendre plus aisément en compte les remarques du public et du commissaire enquêteur dans l'élaboration du projet.

Afin de pouvoir lancer cette procédure, il est inscrit dans le décret n°2011-2018 qu'il est nécessaire de vouloir intégrer des modifications modifiant l'économie générale du projet. Ce sont donc là des modifications substantielles du projet, comme la variante urbaine qui sera étudiée dans le cadre du projet TGO phase 2.

La mise en œuvre de ce processus d'enquête complémentaire nécessite toutefois d'être motivé par les conclusions de la commission d'enquête et d'obtenir l'autorisation de l'autorité organisatrice de l'enquête d'ouvrir une enquête complémentaire. Dans le cas d'un projet d'infrastructure linéaire comme la Tangentielle Ouest, l'enquête complémentaire ne peut porter que sur les territoires concernés par la modification.

Au vu des conclusions de la commission d'enquête (cela implique donc une intervention du STIF afin qu'elle rende des conclusions en ce sens, en l'absence de quoi le STIF n'aura pas de fondement pour demander l'organisation d'une enquête complémentaire mais devra prévoir une nouvelle enquête sur la base d'un nouveau projet et donc, reprendre l'entière procédure depuis le début, soit au stade de la concertation), le Maître d'ouvrage peut demander une enquête complémentaire qui portera uniquement sur les modifications apportées et sur les territoires concernées par les modifications. Cette enquête complémentaire doit durer au moins 15 jours. Le texte (art. L123-14 du Code de l'Environnement) n'indique

⁶⁶ Article L123-14 du Code de l'environnement,

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=9D833B2364BFF7DCEFCFAFE8F6B215154.tpdjo02v_3?idArticle=LEGIARTI000022496647&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20140821, Consulté le 05 juillet 2014

⁶⁷ Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011

pas de délai pour la tenir mais bien entendu, la prise de la DUP par le préfet est reportée à un an maximum après clôture de l'enquête complémentaire.

L'intérêt de cette hypothèse est que le Maître d'ouvrage n'est pas contraint par des délais pour reprendre son dossier. Elle présente aussi l'avantage de ne pas avoir à reprendre la procédure depuis le début, et ne contraint pas à mener une nouvelle concertation préalable.

Il est à noter cependant que le nouveau tracé reste à étudier, tout d'abord pour en vérifier la faisabilité (études de niveau DOCP), puis en cas de faisabilité avérée d'approfondir les études (niveau SDP, avec étude d'impact) afin de constituer le dossier d'enquête publique complémentaire.

La demande de l'enquête complémentaire doit être effectuée après remise des conclusions de la commission d'enquête et avant la prise de décision de l'autorité organisatrice (avant la DUP).

Cette procédure doit toutefois être appuyée par les conclusions de la commission d'enquête et nécessite de ce fait l'accord préalable de la commission pour accepter ce scénario. Ce scénario ayant été privilégié par le STIF en raison de son adaptabilité aux circonstances particulières de la présente enquête publique. Il est cependant nécessaire de vérifier son adaptabilité auprès de l'autorité organisatrice de l'enquête et évidemment auprès de la commission d'enquête. Ainsi, une réunion avec la préfecture et la commission d'enquête a été organisée afin de recueillir leurs avis sur la faisabilité de cette procédure. En effet, la réalisation d'un tel scénario est bien entendu dépendante de l'obtention de l'accord de la commission d'enquête et du fait que ses conclusions doivent permettre de pouvoir orienter le maître d'ouvrage vers cette solution.

Réserve ou recommandation ?⁶⁸

Se pose également la question de la conclusion de la commission d'enquête qui permettrait de recourir le plus aisément au processus des études complémentaires suivies de l'enquête complémentaire. Ainsi, il est nécessaire d'évaluer si une réserve ou une recommandation serait préférable.

La **réserve** de la commission d'enquête possède une forte portée puisqu'elle contraint le maître d'ouvrage à lever la réserve au moment de la rédaction de sa déclaration de projet. Dans le cas où la réserve n'aurait pas été levée, le préfet pourrait invalider le résultat de l'enquête publique et refuser l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique. En effet, un avis favorable avec réserve est requalifié en avis défavorable si les réserves ne sont pas levées. Toutefois, ce processus offre l'avantage pour le maître d'ouvrage de pouvoir justifier le besoin de réaliser des études complémentaires auprès du Grand Public puisqu'il est contraint de mener ces études pour pouvoir poursuivre son projet.

La **recommandation** de la commission d'enquête possède une portée moindre à celle de la réserve. En effet, elle peut ne pas être levée pour poursuivre le projet et correspond plutôt à une suggestion de la commission. Toutefois, le service juridique du STIF a attiré l'attention des maîtres d'ouvrage

⁶⁸ Seban associés avocats, La Gazette, *Planification urbaine : les effets des enquêtes publiques*, 11 novembre 2011, 2p.

sur le risque qu'une recommandation de forte ampleur (comme cela serait le cas sur le projet actuel puisqu'elle concerne un potentiel nouveau tracé du projet) soit reconsidérée en réserve par le préfet et ainsi, ne pas lever cette recommandation reviendrait à ne pas avoir tenu compte de la recommandation avec les risques inhérents sur la DUP et la poursuite du projet.

Ainsi, le service juridique du STIF a recommandé aux chargés de projet de conseiller à la commission d'enquête la prise d'une réserve sur la réalisation d'études complémentaires. Ceci permettra de justifier la réalisation des études complémentaires.

Lors de cette réunion organisée le 11 juillet 2014 en cours d'enquête publique, la commission d'enquête et la Préfecture des Yvelines ont fait part de leur accord de principe quant à la possibilité de recours à l'enquête complémentaire. La commission a précisé pouvoir intégrer dans ses conclusions une réserve demandant aux maîtres d'ouvrage de réaliser les études complémentaires relatives à la réalisation du tracé urbain (complétée éventuellement de réserves et recommandations relatives à d'autres sujets indépendants).

Ce scénario est, de ce fait, celui préconisé par la commission d'enquête et la Préfecture des Yvelines, sous réserve de la nature des autres conclusions,.

Il faut toutefois noter que la consultation du public lors d'une enquête publique complémentaire pourra amener ce dernier à s'interroger et s'exprimer sur la cohérence d'une modification du tracé à ce stade des études. Ainsi, il reviendra aux maîtres d'ouvrage le cas échéant de mettre en place une communication adéquate afin d'informer le public de la nature de la nouvelle enquête publique.

3) **Arrêter le projet actuel pour partir sur un nouveau projet, celui souhaité par le Conseil Général des Yvelines :**

Une des solutions envisagées serait de repartir sur un tout nouveau projet en réfléchissant au tracé urbain. Toutefois, comme nous l'avons vu auparavant, cette solution présente de nombreux inconvénients en termes de risque puisque la faisabilité technique du nouveau tracé n'est pas avérée. Ainsi, le choix immédiat de partir sur un nouveau tracé n'est pas pertinent et présente de nombreuses incertitudes.

Il subsiste également le risque que les financeurs et les acteurs politiques du territoire ne forment pas un consensus sur une telle solution. De ce fait, il convient de recueillir l'opinion et l'avis de chaque acteur afin de s'assurer de la faisabilité institutionnelle d'un recours au nouveau projet.

D'un point de vue juridique et stratégique de lisibilité pour le public, si l'on adopte cette hypothèse, il serait opportun d'arrêter la procédure après l'adoption de la Déclaration de Projet (DP). En effet, c'est au travers de la DP que le MOA doit confirmer ou non l'intérêt général du projet au regard des résultats de l'enquête publique. Il faut donc, pour arrêter proprement la procédure, adopter une DP motivée expliquant les raisons qui conduisent le MOA à ne pas confirmer l'intérêt général du projet et à l'interrompre à ce stade de la procédure pour repartir sur un autre projet.

En l'absence d'adoption d'une DP, l'on pourrait reprocher au MOA d'avoir abandonné un projet après avoir consulté le public sans justification. Dans ce scénario, le nouveau projet redémarre au stade des études de niveau DOCP, suivi d'une nouvelle concertation préalable.

4) **Prise d'une DUP partielle puis d'une DUP complémentaire :**

Une dernière solution envisageable serait de prendre une DUP partielle sur la partie certaine du projet afin d'être assuré de sa réalisation puis de prendre une DUP complémentaire ultérieurement sur la partie en suspens. Ce processus permettrait ainsi de sécuriser une première partie du projet TGO et ainsi de faciliter l'avancée du projet par la suite pour réaliser le nouveau tracé.

Cette solution a toutefois été écartée par les différents acteurs en raison de sa difficulté de mise en œuvre et des risques d'irrégularité de procédure qu'elle présente. En effet, cela ne correspondrait pas au tracé présenté à l'enquête publique et risquerait d'entraîner des recours de la part d'acteurs externes opposés au projet. La commission d'enquête et la préfecture ont confirmé l'instabilité de cette solution et la difficulté de recours à une telle solution.

Ainsi, cette solution est rejetée à ce stade du projet en raison de sa fragilité sur le plan juridique.

Afin de **limiter les impacts sur le planning** du projet TGO phase 2, **le scénario d'une enquête d'utilité publique complémentaire est privilégié**. Cette solution a fait l'objet d'un accord de principe de la commission d'enquête et de la Préfecture lors d'un point d'étape le 11 juillet 2014 et semble ainsi partagée par l'ensemble des acteurs. Il est rappelé cependant que la faisabilité de cette solution est conditionnée aux conclusions du rapport de la commission d'enquête, sur lesquelles le MOA devra se baser pour motiver sa demande d'organisation d'une enquête complémentaire. Le risque reste de ce fait important puisque les nouvelles études auront été lancées et qu'une conclusion inverse à celle espérée pourrait retarder la mise en service du projet, augmenter également son coût et se révéler irréalizable techniquement avec le projet actuel abandonné. Il y a donc un réel risque pour les différents acteurs locaux que ce soient les riverains, les politiques ou les associations locales de voir le projet repoussé malgré le travail effectué.

3. Analyse des impacts sur le calendrier du projet des solutions retenues :

Afin d'étudier les différentes sorties d'enquête, il a été nécessaire de s'intéresser aux impacts sur le calendrier des différentes solutions proposées. Ceci permettra par la suite d'évaluer la solution la plus adaptée d'un point de vue planning.

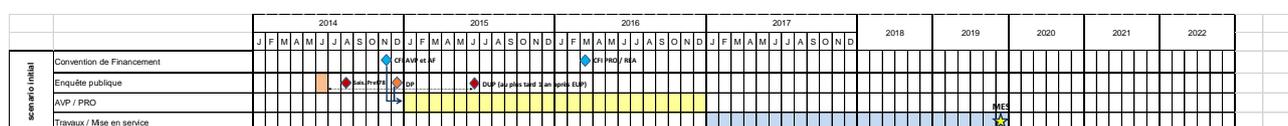


Figure 30 : Planning de réalisation du tracé actuel (situation de référence) (Source : STIF, Juillet 2014)

On remarque sur ce planning qu'il est prévu une mise en service fin 2019 comme annoncé précédemment dans ce rapport. Ce planning tient compte de la prolongation de l'enquête publique et des délais de fin d'enquête inhérents à cette prolongation.

Lancement d'études complémentaires sur le nouveau tracé :

Afin d'optimiser les délais et de permettre une bonne appropriation du sujet en temps utile pour les porteurs d'études techniques, il a été prévu d'engager les études complémentaires de niveau DOCP dès Août 2014. Ainsi, la réunion entre les différents acteurs qui permettra de valider le scénario retenu pourra se dérouler dès fin 2014. Ceci permettra d'être encore dans les délais pour prendre la déclaration de projet moins de 6 mois après la saisine de la préfecture (sous réserve que cette saisine sera bien décalée en fin d'enquête) mais également d'obtenir la déclaration d'utilité publique moins d'1 an après la clôture de l'enquête publique (soit avant le 26 juillet 2015).

A ce stade et compte tenu des variantes d'insertion limitées, le STIF estime que les études de niveau DOCP pourraient être réalisées sur une période d'environ 4 mois. En considérant un démarrage des études en août, les résultats pourraient ainsi être disponibles au plus tôt d'ici décembre 2014.

Les différents *scenarii* présentés sont uniquement ceux pour lesquels nous avons précisé auparavant que les critères étaient conformes à ceux recherchés.

Ils prennent chacun en compte la réalisation d'études complémentaires sur une durée de 4 à 6 mois qui permettront d'organiser une réunion entre les différents acteurs (COSU) afin d'entériner le choix de tracé. Sur la base des résultats d'études de niveau DOCP réalisées sur le tracé urbain, il s'agit d'acter au cours d'une COSU (commission de suivi regroupant les acteurs majeurs du projet), qui pourrait avoir lieu fin 2014, l'orientation à donner pour la poursuite du projet TGO phase 2. Ainsi, sont présentées ci-après les potentielles conséquences de chaque scénario sur la mise en service du projet Tangentielle Ouest phase 2. Il est toutefois nécessaire de préciser qu'il s'agit ici d'un calendrier optimisé et que selon les décisions ultérieures, les plannings proposés seraient sujets à modification.

Les différentes étapes pour la mise en œuvre de ces deux scénarios sont précisées ci-dessous, et conclues par une présentation des incidences en termes de planning.

- Poursuite du projet sur le tracé initial (actuellement présenté à l'enquête publique) :

Dans ce cas, il est proposé de prendre la Déclaration de Projet (DP) en février 2014 sur la base du tracé initial. Il est à noter que la DP doit intervenir dans un délai de 6 mois à compter de la saisine du Préfet à l'issue de l'enquête publique (art. L11-1-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Le délai pour la prise de la DUP étant d'un an après clôture de l'enquête publique, celle-ci pourrait intervenir au plus tard fin juillet 2015. Il est précisé que la DUP ne peut être prise par le Préfet qu'après DP du MOA et à l'échéance de la publicité officielle de la DP dans les mairies (durée d'un mois).

Il est ainsi préférable que la saisine du Préfet intervienne le plus tard possible. Lors de la réunion d'étape en date du 11 juillet 2014, la Préfecture des Yvelines a indiqué qu'elle attendrait *a minima* les conclusions de la commission d'enquête avant de réaliser la saisine mais est favorable à une saisine tardive fin décembre 2014. Cela permettrait ainsi de prévoir une marge suffisante pour la prise de la Déclaration de Projet au cas où la réalisation des études sur le tracé urbain prendrait plus de temps.

Dans ce scénario, la mise en service de la TGO phase 2 serait reportée à mi-2020, soit un report d'environ 6 mois par rapport au planning de base.

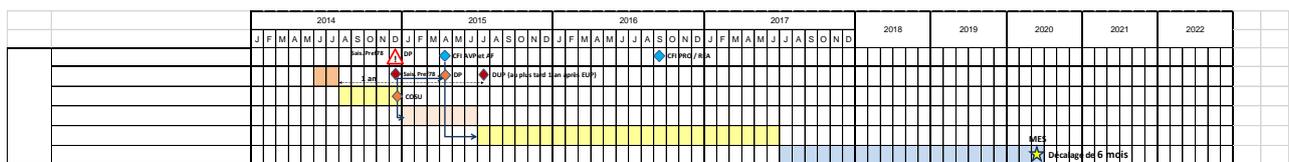


Figure 31 : Scénario avec maintien du tracé initial après études complémentaires (Source : STIF, Juillet 2014)

On remarque que dans le cas où il serait décidé de reprendre le tracé actuel après la réalisation d’études complémentaires, un retard d’environ 6 mois serait à prendre en compte par rapport au projet actuel. Ceci s’explique par le décalage de la prise de DUP.

- Poursuite du projet sur le nouveau tracé urbain :

Dans ce cas, il s’agit, après signature d’une nouvelle convention de financement de TGO phase 2 (SDP, étude d’impact, DEUP et EUP complémentaire), de poursuivre les études sur le tracé urbain afin de constituer un Schéma De Principe actualisé, réaliser une étude d’impact, composer un dossier d’enquête publique complémentaire et organiser l’enquête publique complémentaire. Pour ces études complémentaires un nouveau marché devra être lancé. Afin d’optimiser le planning, il conviendra de préparer les pièces du marché parallèlement au déroulement des études de DOCP.

Ces études de SdP/Etude d’impact pourront être menées de mi-2015 à mi-2016 (dont environ 1 an pour l’étude d’impact), pour permettre l’organisation d’une enquête complémentaire début 2017. Dans ce scénario, la mise en service serait reportée à mi-2022, soit un report d’environ 2,5 ans par rapport au planning de base.

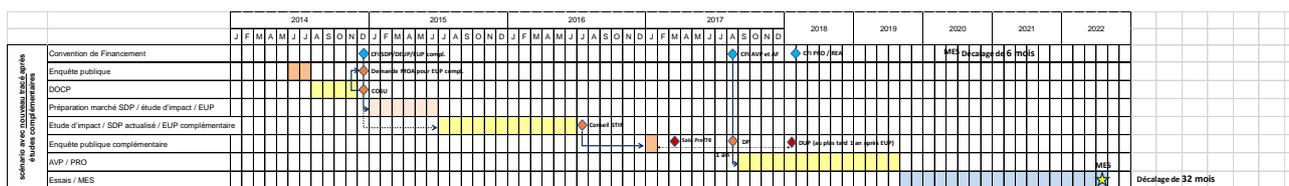


Figure 32 : Scénario avec poursuite sur un tracé urbain après études et enquête publique complémentaire (Source : STIF, Juillet 2014)

Ainsi, le scénario d’un recours aux études complémentaires suivi d’une COSU permettant d’entériner le choix de tracé du projet de Tangentielle Ouest phase 2 est retenu par les MOAs.

4. Un risque financier important à maîtriser :

Plusieurs problématiques financières font également leur apparition en raison de cette remise en cause du tracé.

Tout d'abord, il est nécessaire de savoir que le projet fait l'objet de conventions de financement signées entre les différents maîtres d'ouvrage et les partenaires financiers. Ces conventions de financement précisent l'enveloppe financière accordée à chaque poste de dépense sur le projet et ce en fonction des phases (DOCP, SdP, AVP, PRO, REA). Ainsi, il est nécessaire de vérifier qu'il subsiste un reliquat suffisamment important sur les conventions existantes afin de permettre de compenser les différents frais additionnels en cours d'enquête, la prolongation de l'enquête entraînant la nécessité de réaliser une publicité légale additionnelle ainsi que des contrôles huissiers additionnels. Ceci est nécessaire afin de garantir la pérennité de la DUP en cas de recours contentieux. De plus en plus de recours sont organisés sur la régularité du processus d'enquête publique. De plus, il est nécessaire de réfléchir au financement des éventuelles études complémentaires afin de vérifier qu'il reste un reliquat pour les engager ou que les postes de dépense des conventions de financement existantes sont bien fongibles et permettent de traiter ces études. Dans le cas contraire, il est nécessaire d'élaborer une nouvelle convention de financement. Ainsi, ceci doit se faire en collaboration perpétuelle avec les financeurs afin de vérifier la faisabilité de chaque solution financière identifiée.

Toutefois, le risque fondamental de cette demande de changement de tracé est qu'un financeur ne partage pas cette position du CG 78 et refuse le financement d'études complémentaires. En effet, la demande émane de l'un des financeurs sur les 3 actuels mais il subsiste un risque que les deux autres financeurs (Etat, Région) ne s'étant pas exprimés rejettent la modification du tracé et ainsi n'acceptent pas de financer les études complémentaires.

5. Un risque de modification de la position d'autres acteurs

Un autre risque latent lors d'une telle demande de modification du tracé est de voir surgir d'autres demandes sur des tronçons distincts à celui étudié. Lors de l'enquête publique, plusieurs avis ont notamment demandé la remise en cause de l'antenne reliant Saint-Germain GC à Saint-Germain RER qui a pourtant déjà fait l'objet d'une DUP en février 2014. Ainsi, il est nécessaire de mettre en œuvre une concertation importante afin d'informer le public et les différents acteurs de l'avancement des réflexions. Par exemple, l'antenne entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER A de la phase 1 ayant déjà fait l'objet d'une DUP et le délai de recours contentieux ayant été révolu, le projet est définitif et inattaquable désormais. Ainsi, il est nécessaire de bien rappeler aux différents acteurs qu'il convient de ne pas remettre en cause d'autres éléments du programme au risque de fragiliser le projet de Tangentielle Ouest phase 2 et de risquer un avis défavorable de la commission d'enquête.

En ce sens, il a été décidé d'élaborer un courrier co signé par le Président du STIF et de la Région Ile de France et le Président du Conseil Général des Yvelines afin de demander à la commission d'enquête la prise d'une réserve réclamant la réalisation d'études complémentaires⁶⁹. Ceci permet d'appuyer officiellement les demandes informelles réalisées lors des différents points d'étape avec la commission et de sécuriser le processus engagé. De même, plusieurs conseillers généraux ont alors approuvé cette demande.

⁶⁹ STIF RIDF et CG 78, *Courrier cosigné à l'attention de la commission d'enquête TGO phase 2*, 2p., Juillet 2014

Conclusion

1. Synthèse sur le dispositif engagé

Comme nous avons pu le voir, le projet de Tangentielle Ouest est un projet inscrit dans les principaux documents de planification du territoire francilien comme par exemple, le SDRIF. Il est également fortement attendu par les futurs usagers de ce mode de transport qui se sont notamment exprimés lors de la concertation préalable de 2013. Un consensus s'est formé sur le tracé ré exploitant la Grande Ceinture. Cette infrastructure, fermée au trafic voyageur depuis les années 90, est exploitée par la Grande Ceinture Ouest (Ligne du réseau Transilien) depuis 2004 entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain GC mais connaît une fréquentation limitée. Sa prolongation au Sud (vers le RER C à Saint-Cyr RER) et au Nord (vers le RER A à Achères Ville) doit permettre de rehausser cette fréquentation en renforçant le maillage du réseau francilien et en développant un réseau inter-villes dans les Yvelines. Ainsi, le projet de Tangentielle ouest est né sous la forme d'un projet de tram-train pouvant circuler sur les voiries urbaines notamment pour assurer la desserte du terminus d'Achères Ville RER.

Un consensus important s'est formé sur le tracé ferroviaire ré exploitant sur la majeure partie de son tracé la Grande Ceinture et le projet s'est montré très attendu par la population (et les différents acteurs du territoire) lors de la Concertation préalable de mai 2013. Toutefois, ce consensus était fragile en raison de la connexion prévue à Achères Chêne-Feuillu avec le futur prolongement du RER E à l'Ouest (Eole). Cette connexion est dépendante de la réalisation du projet LNPN prévue pour l'horizon 2030. Le Conseil Général des Yvelines s'est ainsi à plusieurs reprises lors des réunions d'avancement pour assurer son avis favorable au projet tout en demandant à ce qu'une connexion à court terme avec EOLE soit étudiée pour la Tangentielle Ouest. Les réponses du STIF et de RFF ayant confirmé l'impossibilité de réaliser avant l'horizon LNPN, le Conseil Général des Yvelines a demandé publiquement à la Commission d'Enquête d'œuvrer pour demander une réalisation d'études complémentaires sur l'insertion d'un nouveau tracé dans Poissy. Le risque majeur identifié était l'obtention d'un avis défavorable de la commission d'enquête et un blocage du projet.

Pour répondre à cette demande politique, les maîtres d'ouvrage se sont fortement mobilisés durant le processus d'enquête publique afin d'apporter une réponse technique mais également administrative au Conseil Général et afin de guider la Commission d'Enquête dans la gestion de cette demande. Ainsi, la solution qui permettrait de minimiser les risques techniques, financiers, juridiques et calendaires du projet a été recherchée. Nous avons tout d'abord vu qu'il subsiste d'importantes incertitudes techniques sur la faisabilité d'un tracé urbain à Poissy qui nécessitent de ce fait la réalisation d'études de niveau DOCP sur une durée d'environ 4 à 6 mois. Par la suite, les scénarios de sortie d'enquête doivent être étudiés d'un point de vue juridique et administratif afin de vérifier leur adéquation avec le cadre réglementaire. Pour cela, il est important d'associer les différents services juridiques comme celui du STIF ou de la Préfecture, autorité organisatrice de l'enquête. Ainsi, le porteur de projet a un véritable rôle de chef d'orchestre afin de piloter l'ensemble de l'opération et des acteurs techniques. Le travail de concertation avec l'ensemble des acteurs est donc indispensable dans une telle situation afin de valider une solution acceptée par les acteurs politiques mais également stable sur le plan technique, juridique, calendaire et financier.

La solution retenue actuellement est de lancer des études de niveau DOCP sur 4 mois qui permettront de vérifier la faisabilité du tracé urbain et d'éclairer le choix du tracé finalement retenu aux différents acteurs locaux. Ainsi, une demande à la Commission d'Enquête d'accorder au projet un avis favorable avec réserve a été effectuée. La Commission d'enquête a confirmé la possibilité de recourir à une telle solution.

A partir de là deux solutions seraient envisageables :

- Les acteurs décident de conserver le tracé actuellement présenté à l'enquête publique : il sera encore temps (sous réserve d'un choix intervenant au maximum un an après la clôture de l'enquête soit avant Juillet 2015) d'obtenir la Déclaration d'Utilité Publique puisque la réserve de la commission d'enquête serait alors levée grâce à la réalisation des études complémentaires ;
- Les acteurs décident de privilégier un tracé urbain inédit : Il conviendra alors de demander le recours au processus d'enquête complémentaire récemment introduit lors du décret de Juillet 2010. Ainsi, un dossier d'enquête complémentaire devra être réalisé et porter sur les modifications substantielles apportées au projet. Le choix de ce scénario permet notamment d'économiser la réalisation d'une concertation préalable.

Toutefois, dans le cas où la commission n'accéderait pas à la demande des acteurs locaux et des maîtres d'ouvrage, le travail effectué auparavant ne pourrait alors aboutir et la solution proposée pourrait ne plus convenir. Ainsi, les risques sur le projet et notamment sur son planning ne sont pas intégralement préservés mais réduits par le choix de ce scénario. Ce travail est toutefois essentiel afin de permettre une avancée du projet de minimiser les risques techniques, calendaires et financiers du projet.

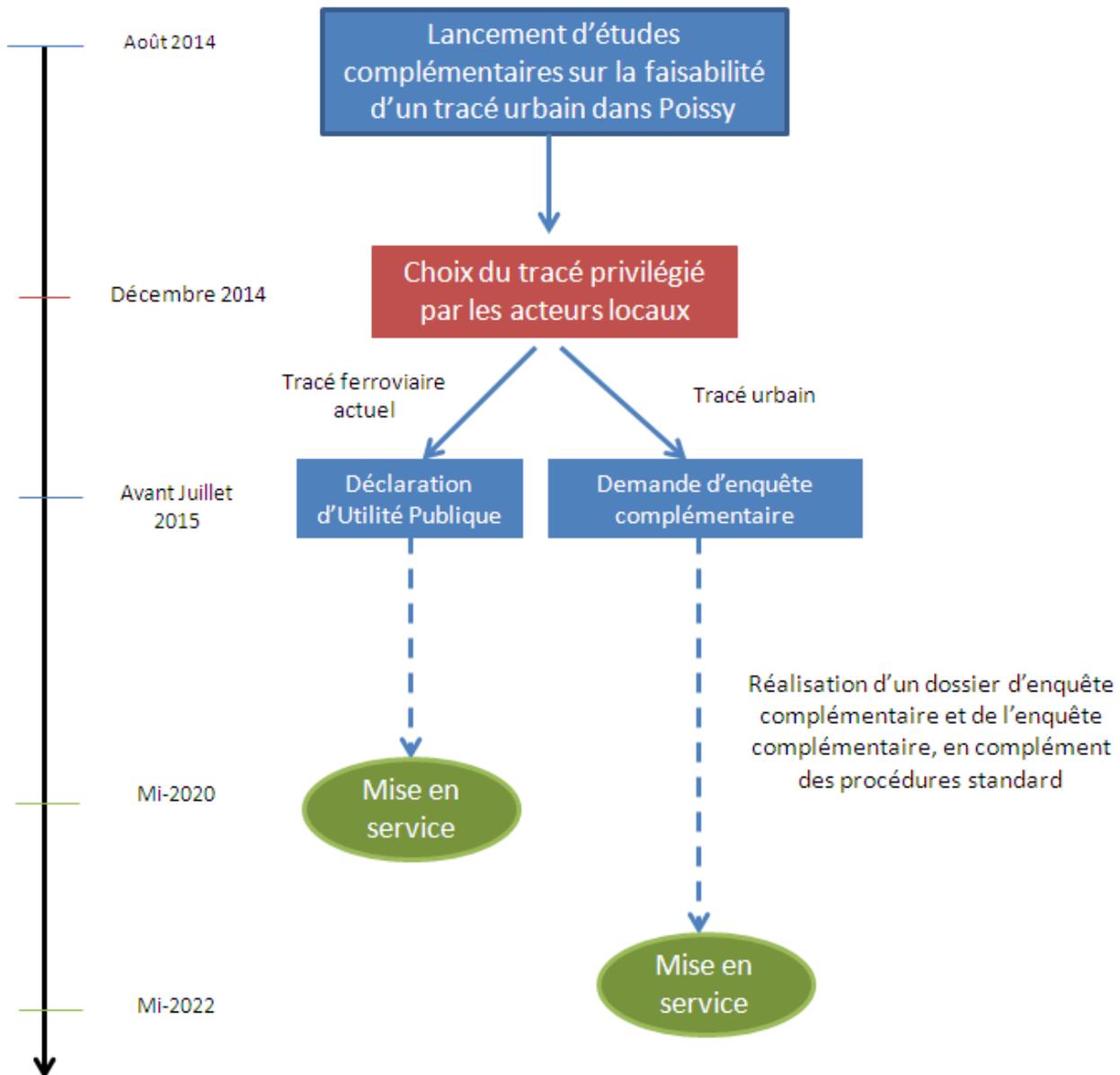


Figure 33 Schéma du scénario préconisé simplifié (Données : STIF)

Les acteurs politiques du territoire proposent dorénavant une autre solution qui serait de procéder à la réalisation du tracé ferroviaire actuellement présenté à l'enquête publique dès aujourd'hui en reprenant le principe qu'il n'y aurait pas eu de remise en cause du tracé. Puis, on mène en parallèle les études sur un tracé urbain amélioré tel que celui étudié actuellement au cours des études complémentaires. Ainsi, cette solution permettrait de ne pas retarder la mise en service du projet actuel qui serait mis en service puis on réaliserait les travaux nécessaires à l'exploitation du tracé urbain. Dès ces travaux finalisés, le tracé de la Tangentielle Ouest serait modifié. Ceci nous montre qu'il est important d'utiliser un raisonnement en entonnoir lors des études complémentaires afin de permettre une étude précise de chaque solution et de ne pas se retrouver démunis d'argumentaire par la suite en cas de nouvelle demande.

2. Difficultés rencontrées et limites de l'étude:

Plusieurs difficultés ont été ressenties tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Tout d'abord, il conviendra de rappeler que le sujet traité possède une forte dimension politique. Ainsi, il était difficile de traiter, comme l'avaient judicieusement fait remarquer les membres du jury, ce sujet sans rentrer dans la sphère de l'analyse politique. Tout au long de ce mémoire, j'aurais taché de conserver la dimension technique dans l'analyse bien qu'agir de la sorte prive également de l'un des prismes de l'analyse d'un tel dossier.

De plus, il faut noter que le sujet traité a été amené à évoluer au jour le jour tout au long de la rédaction de ce mémoire. Ainsi, il a été nécessaire de réactualiser le travail à plusieurs reprises afin de rester en accord avec la situation réelle.

Toutefois, le traitement d'un tel sujet qui, comme nous l'avons vu auparavant, est inédit au STIF fut une expérience fortement enrichissante et source de motivation pour le jeune ingénieur que je représente. Ainsi, ce projet m'aura permis de progresser et d'acquérir de nouvelles connaissances quotidiennement. Si le suivi de l'enquête publique du projet et de cette remise en cause du tracé nécessitait un investissement important, cela fut extrêmement bénéfique pour ma future carrière et acquérir des compétences essentielles à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage. Je souhaiterais toutefois insister sur le besoin de mettre en œuvre une réelle concertation avec l'ensemble des partenaires et des services connexes du STIF afin de pouvoir répondre à une telle demande. Ainsi, le chargé de projet agit en tant que chef d'orchestre et doit coordonner l'ensemble des opérations du projet.

L'une des principales limites de cette étude est le travail de benchmarking sur d'autres projets qui n'a pas été réalisé. Ainsi, il n'a pas été possible dans les contraintes temporelles imposées par le processus d'enquête publique de s'intéresser à d'autres exemples de remise en cause de tracé à divers stades d'un projet. Ce travail aurait été enrichissant d'une part afin de vérifier si d'autres maîtrises d'ouvrage ont déjà été confrontées à une telle demande à cette étape du projet et la réponse technique qu'elles auraient apportée. Mais également, ce travail aurait été bénéfique pour permettre de mieux analyser l'importance de la temporalité de cette demande sur le projet Tangentielle Ouest Phase 2.

Une limite également essentielle est que ce travail pourrait ne pas aboutir selon les conclusions de la commission d'enquête et notamment dans le cas d'un avis défavorable. En effet, le rapport de la commission d'enquête sera le socle de justification pour le maître d'ouvrage du tracé retenu pour la poursuite du projet. De même, dans le cas où les acteurs locaux ne parviendraient pas à former un consensus moins d'un an avant la clôture de l'enquête publique, il serait alors impossible de prendre la DUP ou de demander au préfet l'organisation d'une enquête complémentaire.

Bibliographie

1. Ouvrages consultés

- Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs, *Nouveau guide du Commissaire enquêteur*, Edition 2012, p 73.
- Commission d'enquête Tangentielle Ouest phase 2, *Procès-verbal de fin d'enquête*, Août 2014, 27p.
- Commission Mobilité 21, *Rapport au Ministre chargé des Transports, de la Mer et de la pêche, "pour un schéma national de mobilité durable"*, 27 juin 2013, 87p.
- Commune de Poissy, *Projet d'avis de la commune de Poissy déposé dans le cadre de l'enquête publique TGO phase 2*, Juillet 2014, 4p.
- Région Ile de France, *Nouveau Schéma directeur de la Région Ile-de-France 2013*, 27 décembre 2013
- Région Ile de France, *Schéma Directeur de la Région Ile de France 1994*, avril 1994, 241p.
- RFF, *Eole – TGO / Opportunité de la gare Chêne Feuillu avant LNPN*
- RFF, *Cahier d'acteurs dans le cadre du débat public du projet LNPN* [en ligne], http://www.debatpublic-lnpn.org/DOCUMENTS/CONSULTATION_CAHIER_ACTEURS.HTM, Consulté en Août 2014
- SEBAN associés avocats, *Planification urbaine : les effets des enquêtes publiques*, La Gazette, 11 novembre 2011, 2p
- SETEC Ferroviaire & Romain BOURGET, *Etudes de schéma de principe du RER A et Amélioration de la desserte Auxerre-Paris*, 98p, Septembre 2014
- STIF, *Compte-rendu de la Commission de Suivi du STIF du 13 Novembre 2013*, STIF, 13 novembre 2013, 6p.
- STIF, *Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales*, Mai 2012, 117p.
- STIF, *Guide du Chargé de projet de la DPI*, Mai 2012, 142p.
- STIF, *Suivi des avis de l'enquête publique TGO phase 2*, STIF, Août 2014, 52p.
- STIF-RFF-SNCF, *Dossier d'Enquête d'Utilité Publique du projet Tangentielle Ouest phase 2*, Mai 2014, 1098p.
- STIF-RFF-SNCF, *Schéma de principe, Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville*, Décembre 2013, p 4.
- STIF-RFF-SNCF, *Mémoire en réponse à l'Avis de l'autorité environnementale*, Mai 2014, 67p.
- STIF, DEUP Tangentielle Ouest Phase 2, *Présentation sommaire du projet*, Juin 2014, 22p.,
- STIF RIDF et CG 78, *Courrier cosigné à l'attention de la commission d'enquête TGO phase 2*, Juillet 2014, 2p.

2. Articles de loi et délibérations:

- Article L123-14 du Code de l'environnement, Consulté en Juillet 2014
- Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011, Consulté en Juillet 2014
- Article L123-9 du Code de l'environnement, Consulté en Juillet 2014
- Article L123-14 du Code de l'environnement, Consulté en Juillet 2014
- Article L228-2 du Code de l'environnement, Consulté le 05 juillet 2014

- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement
- Article 5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982
- Article 15 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF
- Article 15 du décret n°2005-665 portant statut du STIF
- Loi n°97-135 du 13 février 1997
- Délibération n°2011-0631 du 6 juillet 2011 du Conseil du STIF

3. Sites internet consultés

a) Sites des partenaires utilisés :

Site internet STIF :

- www.stif.info/, Consulté en mai 2014
- www.stif.org/, Consulté en mai 2014

Site internet RFF :

- www.rff.fr/, Consulté en avril 2014

Site internet SNCF / SNCF Transilien :

- www.sncf.com, Consulté en Avril 2014
- www.transilien.com, Consulté en Août 2014
- <http://malignej.transilien.com>, Consulté en Avril 2014

Site Région Ile de France :

- <http://www.iledefrance.fr/competence/plan-mobilisation-transports>, Consulté le 20 août 2014
- www.iledefrance.fr, Consulté en août 2014

Site du Conseil Général des Yvelines :

- www.yvelines.fr, Consulté en août 2014

Site de la DRIEA:

- www.driea.fr, Consulté en août 2014

b) Sites de projets :

Projets connexes :

- www.tzen.com, Consulté le 15 Juillet 2014
- www.lnpn.com, Consulté le 26 Août 2014
- www.tangentiellenord.fr, Consulté en avril 2014

- www.debatpublic-lnpn.org, Consulté en Avril 2014

Exemples de tram-trains :

- <http://www.nantes-chateaubriant.paysdelaloire.fr>, Consulté le 15 juillet 2014
- <http://www.rhonexpress.fr/presentation>, Consulté le 15 juillet 2014
- <http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/tram-train>, Consulté le 15 juillet 2014
- <http://www.stif.org/IMG/pdf/T4-fiche-presseT4.pdf>, Consulté le 15 juillet 2014
- <http://www.actu-environnement.com/ae/news/enquetes-publiques-reforme-CNCE-suspension-enquete-complementaire-20177.php4>, Consulté le 05 juillet 2014

4. Articles de presse

- Le Parisien édition des Yvelines du 18 juillet 2014, « *Tangentielle Ouest : deux nouvelles stations en projet* », 18/07/2014, 1p.

Table des sigles et abréviations

AE : Autorité Environnementale

CE : Commission d'enquête

CG (78): Conseil Général (des Yvelines)

COMOA : Comité des maîtres d'ouvrage

COSU : COMmission de SUivi

DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

DEUP : Dossier d'enquête d'utilité publique

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EOLE : Prolongement du RER E à l'Ouest

EP : Enquête Publique

EUP : Enquête d'Utilité Publique

GC : Grande Ceinture

LNPN : Ligne Nouvelle Paris-Normandie

RER : Réseau Express Régional

RFF : Réseau Ferré de France

SdP : Schéma de Principe

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

STIF : Syndicat des Transports d'Ile de France

TGO : Tangentielle Ouest

Source des illustrations de couverture (*de gauche à droite*) :

<http://www.yvelines.fr/2014/02/12/la-tangentielle-ouest-declaree-dutilite-publique/>, consulté le 15 mai 2014

<http://www.impots-locaux.net/wp-content/uploads/2010/12/Saint-Germain-en-Laye-impots-locaux.jpg>, Consulté le 15 mai 2014

<http://leportailferroviaire.free.fr/urbain/part4.htm>, Consulté le 15 mai 2014

Table des illustrations

Figure 1 : STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France <i>(Source : www.stif.org, Consulté le 21/05/2014)</i>	10
Figure 2 Processus de réflexion exercé par le maître d'ouvrage en réponse à la demande politique	14
Figure 3 : Phasage du programme de Tangentielle Ouest - Zoom sur le tracé de la phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture (GC) – Achères Ville <i>(Source : Concertation Publique Tangentielle Ouest (TGO) Phase 2, STIF, 2013)</i>	17
Figure 4 Organisation de la maîtrise d'ouvrage sur le projet TGO phase 2.....	20
Figure 5 : Logo RFF (www.rff.fr , Consulté le 20 août 2014)	20
Figure 6 : Logo SNCF (www.sncf.com , Consulté le 20 août 2014).....	21
Figure 7 : Logo DRIEA (http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/ , Consulté le 20 août 2014).....	21
Figure 8 Logo Région Ile de France (www.iledefrance.fr , Consulté le 20 août 2014).....	21
Figure 9 Logo Conseil général des Yvelines (www.yvelines.fr , Consulté le 20 août 2014)	21
Figure 10 : Gare de Saint-Germain GC <i>(Source : marc-andre-dubout.org, Consulté le 21/05/2014)</i>	22
Figure 11 : Variantes étudiées entre 2008 et 2011	24
Figure 12 Processus en entonnoir	25
Figure 13 Extrait du compte-rendu de la COSU de Février 2011 (Source : STIF, 2011).....	27
Figure 14 : Plan de la future station d'Achères Chêne Feuillu (STIF, Novembre 2013).....	33
Figure 15 : Projet LNPN (Source : RFF, Inpn.fr , Consulté le 15 juillet 2014).....	34
Figure 16 : Prolongement du RER E à l'Ouest (Source : RFF EOLE – STIF)	34
Figure 17 : Affectation des trafics sur le réseau du groupe V (Source : RFF-EOLE).....	35
Figure 18 : Les circulations actuelles sur les deux voies centrales du groupe V (Source : RFF-EOLE).....	36
Figure 19 : Les circulations sur les deux voies centrales du groupe V à horizon 2022 – (Source : RFF-EOLE)	36
Figure 20 : Plan de la future station d'Achères Chêne Feuillu (STIF, Novembre 2013).....	38
Figure 21 : Perspectives pour les transports collectifs franciliens à horizon LNPN (Source : Cahier d'acteurs du débat public LNPN, Cahier d'acteurs du STIF, STIF-EOLE)	39
Figure 22 Etudes de correspondance avec le RER A.....	40
Figure 23 : Tracés urbains entre Poissy GC et Poissy RER (Source : STIF et Egis Rail, 2010)	49
Figure 24 : Contraintes du tracé privilégié entre Poissy GC et Poissy RER (Source : Etudes TGO phase 2, STIF Egis Rail, 2009).....	50
Figure 25 : Tracés urbains entre Poissy RER et l'Avenue de Pontoise (Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail) ..	50
Figure 26 : Contraintes du tracé privilégié entre Poissy RER et l'Avenue de Pontoise (Source : Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail)	51

Figure 27 : Tracés urbains entre l’Avenue de Pontoise et le Technoparc (Source : Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail).....	52
Figure 28 : Contraintes du tracé privilégié entre l’Avenue de Pontoise et le Technoparc (Source : Etudes TGO phase 2, STIF-Egis Rail)	52
Figure 29 : Principes du nouveau tracé à étudier (Source : STIF, Juillet 2014)	54
Figure 30 : Planning de réalisation du tracé actuel (situation de référence) (Source : STIF, Juillet 2014).....	60
Figure 31 : Scénario avec maintien du tracé initial après études complémentaires (Source : STIF, Juillet 2014).....	62
Figure 32 : Scénario avec poursuite sur un tracé urbain après études et enquête publique complémentaire (Source : STIF, Juillet 2014).....	62
Figure 33 Schéma du scénario préconisé simplifié (Données : STIF)	66

Table des matières

Notice bibliographique	4
Publication data form	5
Remerciements.....	6
Sommaire.....	7
Introduction au contexte de l'étude	9
1. Avant-propos :	9
2. L'organisation des transports en Ile-de-France.....	10
Introduction.....	11
1. Mise en forme de la Problématique.....	12
2. Méthodologie retenue	13
3. Plan du mémoire	14
Partie I :.....	15
La Tangentielle Ouest phase 2 : un projet de tram-train, objet d'un consensus politique et public affirmé mais fragile ?.....	15
1. Présentation du projet et de ses principales caractéristiques	16
a) Les objectifs du projet	18
b) Les acteurs du projet	19
c) Historique sommaire du projet :	22
2. Historique des décisions et études aboutissant au tracé du projet présenté en enquête publique ..	22
a) Rappel des objectifs du projet :	22
b) Un projet référencé dans les principaux documents de planification :	23
c) Choix de la variante de desserte de Poissy et Achères:	23
3. L'aboutissement à un consensus sur le tracé.....	27
4. Les acquis de la concertation préalable au projet.....	28
5. La réalisation du dossier d'enquête publique	28
Partie II :.....	31
La remise en cause du tracé de TGO phase 2 lors de l'enquête publique : quels arguments techniques apportés par les différents acteurs?.....	31
1. L'argumentaire technique du maître d'ouvrage sur la connexion à Achères Chêne Feuillu	32
a) Faisabilité de la connexion entre TGO et RER E (EOLE).....	32
b) Le réseau du groupe V : une infrastructure ferroviaire contrainte et marquée par une mixité des circulations	35
c) Une interconnexion TGO/EOLE à Achères Chêne Feuillu contrainte avant LNPN	37
d) Les perspectives à l'horizon de mise en service de LNPN	38

e) Correspondance RER A à Achères Chêne Feuillu.....	39
f) Réalisation du pôle d'échanges à Achères Chêne Feuillu	40
2. Le courrier du CG78, financeur du projet, demandant une correspondance immédiate avec les voies du Groupe V (actuel RER A et futur RER E).....	42
3. Ressenti par la population et impact sur le déroulement de l'EUP	43
4. Des inquiétudes du public et des acteurs associatifs lors de l'enquête publique sur la plus-value de la station Achères Chêne-Feuillu.....	44
Partie III : L'évaluation et la recherche de solutions minimisant les risques suite à la remise en cause du tracé de Tangentielle Ouest	47
1. Des incertitudes techniques importantes	48
a) Les études réalisées avant la concertation préalable révélaient d'importantes incertitudes d'insertion.....	48
b) La nécessité d'actualiser le contexte dans les études techniques	53
c) Enjeux des études complémentaires à mener :	54
2. L'étude des solutions de sortie d'enquête possibles.....	55
3. Analyse des impacts sur le calendrier du projet des solutions retenues :	60
4. Un risque financier important à maîtriser :	63
5. Un risque de modification de la position d'autres acteurs	63
Conclusion	64
1. Synthèse sur le dispositif engagé	64
2. Difficultés rencontrées et limites de l'étude:	67
Bibliographie.....	68
1. Ouvrages consultés.....	68
2. Articles de loi et délibérations:.....	68
3. Sites internet consultés	69
a) Sites des partenaires utilisés :	69
b) Sites de projets :	69
4. Articles de presse.....	70
Table des sigles et abréviations.....	71
Source des illustrations de couverture (<i>de gauche à droite</i>) :	72
Table des illustrations.....	72
Table des matières	74
Annexes :	77
1. Carte francilienne du réseau RER et francilien.....	78
2. Note technique RFF sur l'impossibilité de connexion à court terme à Achères Chêne-Feuillu	78

3.	- Extrait des avis déposés sur les connexions avec les autres modes de transport	83
4.	Courrier du Conseil Général des Yvelines mettant en cause le tracé de TGO2.....	91
5.	Courrier co-signé entre le Président du STIF et le Président du Conseil Général des Yvelines.....	93

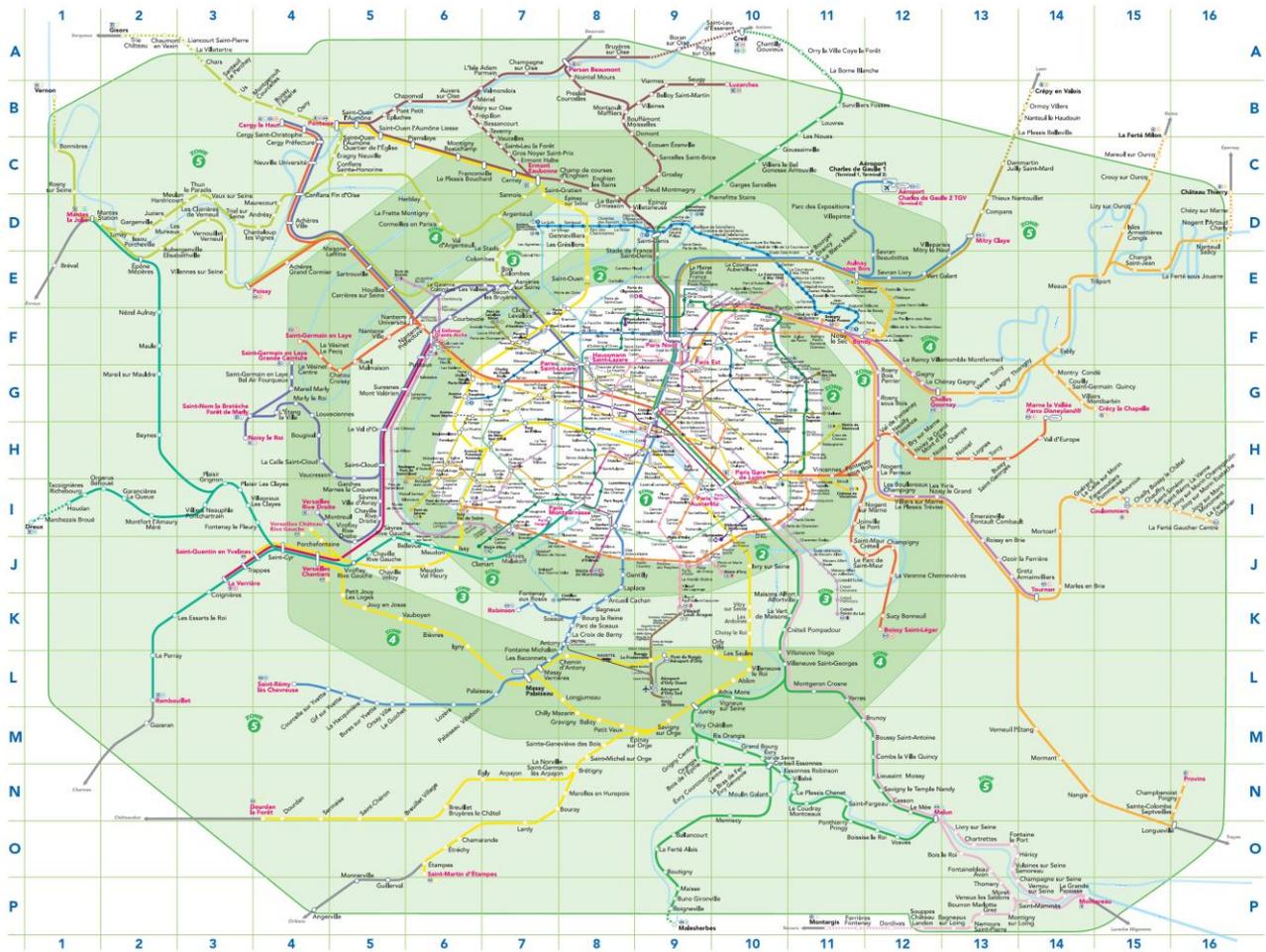
Annexes :

1. Carte francilienne du réseau RER et francilien 78
2. Note technique RFF sur l'impossibilité de connexion à court terme à Achères Chêne-Feuillu 78
3. Extrait des avis déposés sur les connexions avec les autres modes de transport 83
4. Courrier du Conseil Général des Yvelines mettant en cause le tracé de TGO2..... 91
5. Courrier co-signé entre le Président du STIF et le Président du Conseil Général des Yvelines..... 93

1. Carte francilienne du réseau RER et francilien

Pour plus de lisibilité et de confort, cette carte est consultable sur internet à l'adresse suivante :

<http://www.transilien.com/static/plans-reseau/plan-train-metro>, Consulté le 27 août 2014



LÉGENDE

MODES DE TRANSPORT

- RER ou train SNCF Transilien
- Train SNCF Transilien, tarification hors Île-de-France
- Autocars et autobus à tarification SNCF Transilien
- Métro
- Tramway
- Navette Pont de Rungis <-> Aéroport d'Orly
- Tarifification spéciale
- Ligne SNCF non Transilien

GARES ET POINTS D'ARRÊT

- Grande gare parisienne
- Correspondance
- Correspondance avec un autre mode
- Correspondance par la voie publique : utilisation possible d'un seul titre de transport à l'unité

TRANSPORTEURS

- Trains et RER
 - SNCF Transilien / RATP
 - SNCF Transilien
 - SNCF Transilien
- Tramways
 - RATP
 - SNCF Transilien
- Métro RATP
 - RATP
 - SNCF Transilien

ZONES DE TARIFICATION

- zone 1 = Paris
- zone de tarification 4 en Île-de-France
- limite de tarification Île-de-France
- RER et train Transilien SNCF : au-delà de cette limite en direction de la banlieue, la tarification dépend de la distance : les tickets 1+ ne sont pas valables.

2. Note technique RFF sur l'impossibilité de connexion à court terme à Achères Chêne-Feuillu

REDACTEUR REMI DESORMIERE
 VALIDATION XAVIER GRUZ
 DATE 25.04.2014

DESTINATAIRES CHRISTOPHE DENIAU - STIF

Objet : Eole – TGO / Opportunité de la gare Chêne Feuillu avant LNPN

1. Contexte

La tangentielle ouest TGO reliera dans un premier temps les gares de Saint Cyr (RER C / Réseau Montparnasse) et de Saint Germain en Laye (RER A) en reprenant la desserte assurée par la Grande Ceinture Ouest. Ce tram-train comprendra une section de tram-train ferroviaire dédié entre Saint Cyr GC et Saint Germain GC, encadrée par deux sections urbaines pour l'accès aux gares de Saint Cyr et de Saint Germain RER. La mise en service est prévue en 2018.

La deuxième phase de la TGO prévoit la création d'une antenne majoritairement implantée sur la Grande Ceinture, entre Saint Germain GC et Achères Ville pour proposer une liaison vers la branche Cergy du RER A. Elle desservira Poissy par la réouverture de la gare de Poissy GC située au sud-est de la ville et donc sans correspondance avec la desserte ferroviaire existante (RER A et Transilien). Elle sera réalisée majoritairement sur les voies de la Grande Ceinture puis sur des voies dédiées parallèles au RER A entre le triangle d'Achères et la gare d'Achères Ville.

Dans ce cadre, la question d'une correspondance entre la TGO et EOLE dans la zone du triangle d'Achères est envisagée au travers d'un projet de nouvelle gare « Chêne Feuillu ».



Focus sur la gare Chêne Feuillu dans le DOCP de la TGO (2008) : variante retenue d'une implantation parallèle au groupe V. On notera qu'il n'est pas question d'une correspondance avec le RER A.

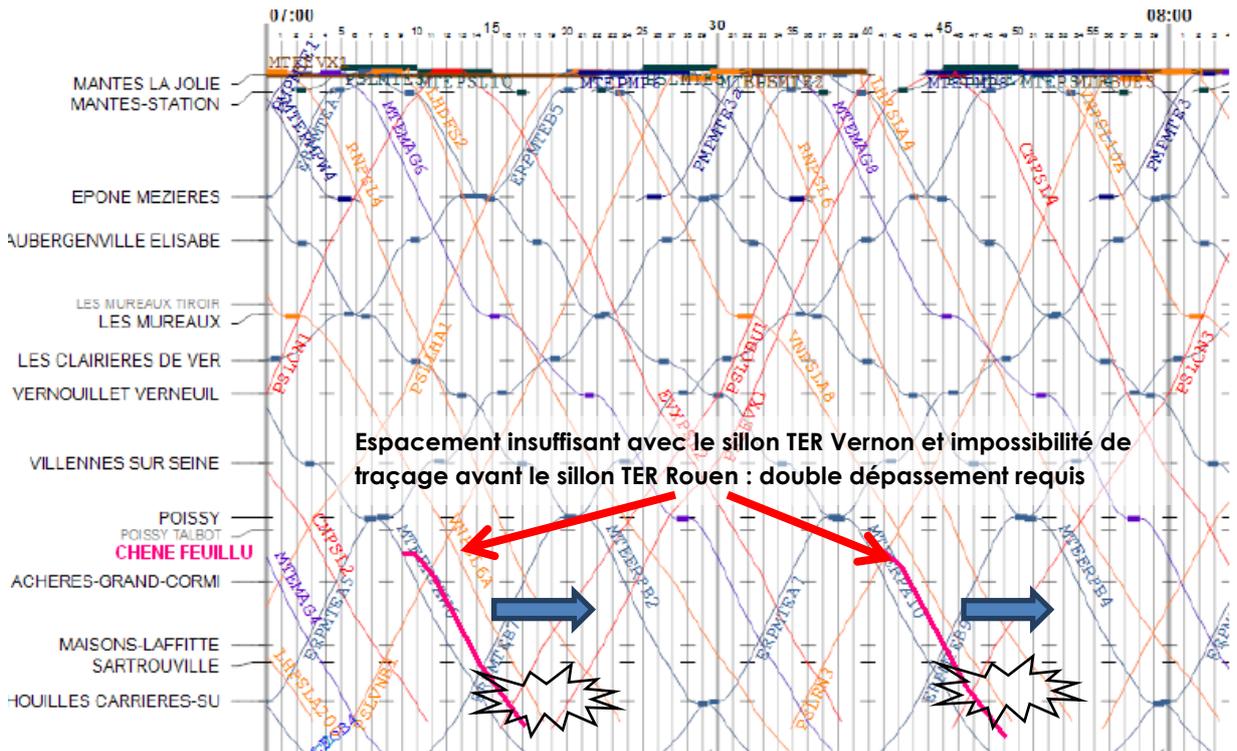
2. Les enjeux de la gare Chêne Feuillu

Cette gare mettrait en correspondance le RER E et la TGO pour améliorer les déplacements au sein du Département des Yvelines en créant une connexion entre l'axe est-ouest et la liaison nord-sud.

Dans le schéma de desserte Eole 2022, la grille comprend par heure de pointe 4 omnibus et 2 express. La grille envisage l'arrêt de 2 des 4 omnibus à Houilles Carrières. L'arrêt à Chêne Feuillu des RER desservant Houilles n'est pas possible (sillon suivi d'un sillon direct Mantes-Paris). Les conditions d'un arrêt à Chêne Feuillu sont donc étudiées sur les RER omnibus ne desservant pas Houilles.

La présente note se focalise sur la seule zone de Chêne Feuillu sans procéder à une analyse globale de toutes les conséquences de la création de cet arrêt.

En sens pair (Province – Paris), l'arrêt à Chêne Feuillu impacterait les deux trains rapides qui suivent ces RER en raison d'un conflit d'espace entre Chêne Feuillu et la bifurcation de Bezons.

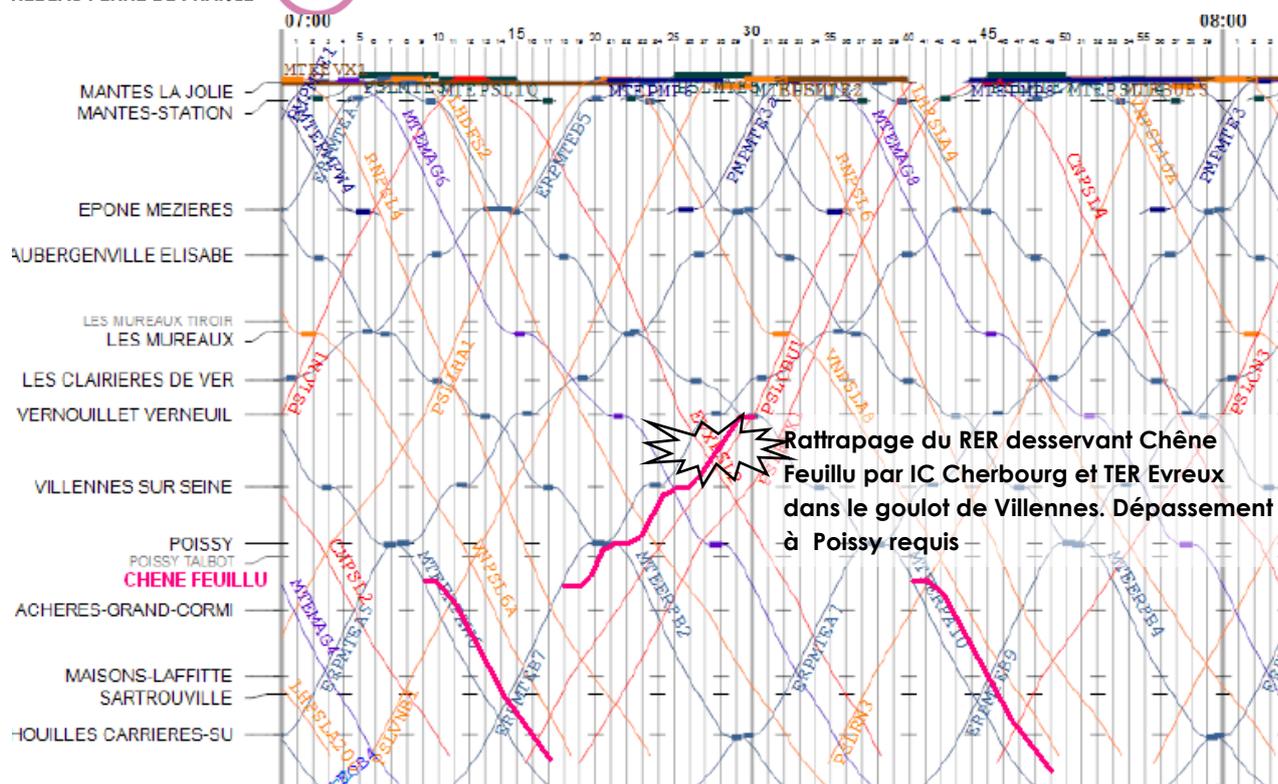


La solution intuitive consisterait en la création d'une **gare Eole à au moins 3 voies** pour permettre le dépassement des RER E desservant Chêne Feuillu par les trains rapides situés derrière avec un **arrêt des RER de 7 à 8 minutes**, pour ne pas sur-impacter la marche des TER et IC par Eole.

L'alternative serait de **retenir sur voie 2bis le RER** pendant son arrêt à Poissy, mais avec un **stationnement d'environ de 10 minutes** inenvisageable au regard des conséquences sur l'intérêt même du projet Eole.

Ce sur-stationnement aurait un **impact d'autant plus rédhibitoire sur Eole** qu'il entrainerait également le décadencement de la branche Nanterre – Mantes : les conséquences sur l'exploitation du tronçon central n'ont pas été analysées mais apparaissent d'ores et déjà d'une ampleur majeure.

En sens impair (Paris – Province), le ralentissement du RER E impacterait les trains TER et IC de façon similaire, le rattrapage ayant lieu avant la zone à 4 voies débutant à Vernouillet.



Il n'est pas possible d'ajouter l'arrêt à Chêne Feuillu sur les RER « omnibus sauf Houilles » en raison du rattrapage soit par le doublet IC Cherbourg + TER Evreux soit par l'IC Caen. **L'espacement dans le « goulot » de Villennes est insuffisant** : le RER concerné devrait **sur-stationner à Poissy sur voie 1bis** pour dépassement par les trains rapides. Ce sur-stationnement aurait lui aussi un impact rédhibitoire sur Eole.

Vues les conséquences majeures sur les temps de parcours donc l'intérêt du projet Eole, l'alternative consisterait en un allongement supplémentaire de **3 minutes** du temps de parcours de **tous les TER et IC** pour domestiquer les sillons les plus rapides. En l'état actuel de l'avancement des études d'exploitation, une perte de temps pouvant atteindre 5 minutes entre Paris et Mantes pour certains sillons serait la conséquence de Chêne Feuillu avant LNP.

Aussi, la gare Chêne Feuillu ne figure au Schéma de principe de la TGO phase 2 (Saint Germain GC – Achères Ville) qu'à la condition d'avoir préalablement réalisé LNP dans sa partie francilienne afin de rendre possible un arrêt supplémentaire.

De plus, une desserte Eole limitée 2 trains par heure, soit une fréquence de 30 minutes, avec une desserte de la TGO proposée une fréquence de 10 minutes conduirait à des **délais de correspondance importants** dans le sens TGO – Eole nuisant à son attractivité. Le coût de la gare Chêne Feuillu est évalué à **40 M€** dans le Schéma de principe TGO phase 2 et comprend la station de tram-train, ainsi que la création de 2 quais situés entre les voies EOLE et RER A autorisant potentiellement sa desserte par les 2 lignes de RER. Une réalisation avant LNP, nécessitant des voies supplémentaires pour EOLE, entraînerait approximativement le doublement de ce coût (voies, signalisation, IFTE, quais).

L'enjeu de la correspondance mérite d'être analysé sur un plan socio-économique entre le coût de l'investissement avant LNP (de l'ordre de 80 M€), le nombre de voyageurs bénéficiaires de cette correspondance et l'impact sur la performance des autres relations. Or l'offre de transports existante propose des solutions pour les différentes liaisons qui peuvent s'avérer compétitives car réduisant le nombre de correspondances par rapport au trajet via la TGO.

Liaison	Solution existante	Temps	Solution via Chêne Feuillu
De Mantes à Villennes vers St Germain en Laye	Transilien J5 + Bus 5 et 24 à Poissy Car Mobilien 22 direct Car Mobilien 21 aux Mureaux	1h04 48 min 1h02	RER E + 2 correspondances branches TGO (Chêne Feuillu et St Germain GC)
De Mantes aux Mureaux vers Cergy	Car Mobilien 80	1h15 (*)	RER E + TGO + RER A à Achères Ville
Mantes - SQY	Car Mobilien 78 Transilien N jusqu'à St Cyr puis RER C/ ligne N	1h 56 min	RER E + TGO + RER C à St Cyr
Les Mureaux – SQY	Car Mobilien 100	41 min	RER E + TGO + RER C à St Cyr
Mantes – Cergy	Transilien J6 puis RER A à Conflans Fin d'Oise	1h03	RER E + TGO + RER A à Achères Ville
Poissy – Cergy	Car Mobilien 16 direct	50 min	RER A/E + TGO (puis RER A pour Cergy)
Poissy - SQY	Car Mobilien 16 direct	30 min	RER A/E + TGO + RER C à St Cyr
Poissy – Saint Germain	Bus 5 et 24 de centre à centre	18 min	RER A/E + 2 correspondances branches TGO (Chêne Feuillu et St Germain GC)

(*) depuis Mantes la Jolie / 1h depuis Les Mureaux
Temps donnés par vianavigo.fr

3. Conclusion

Vues les conséquences extrêmement importantes sur l'exploitation d'Eole 2022 ainsi que sur les TER et IC, la gare Chêne Feuillu n'est pas envisageable avant la réalisation de la section francilienne de LNPN entre Paris et Mantes.

3. Extrait des avis déposés sur les connexions avec les autres modes de transport

Avis 1 :

« 3°/ Station d'interconnection ou de déserte ?? sur cette gare Chaîne Feuillu

3/ Pourquoi conditionner la réalisation de la gare de Chêne Feuillu à celle de la LNPN ? Même sans cette ligne la gare de Chêne Feuillu permettrait de des échanges Groupe V/GCO »

Avis 2 :

« Par ailleurs, la ville d'Achères n'ignore pas les interrogations sur la question de la gare du Chêne Feuillu présenté dans le dossier d'enquête dans le cadre de mesures conservatoires. La Ville a pris acte également de la sollicitation du Conseil Général des Yvelines concernant la connexion avec EOLE / RER et le groupe V à Poissy au travers d'une section plus urbaine.

Dès lors et du fait que la réalisation de la phase 2 telle que présentée dans le dossier soumis à l'enquête publique n'est pas conditionnée par la réalisation de l'interconnexion avec le groupe V de manière concomitante (mesures conservatoires Chêne Feuillu), il convient de conduire de façon indépendante les études spécifiques pour le tracé urbain de Poissy, sans remettre en cause le calendrier actuel de la phase 2 soumise à l'enquête qui prévoit une mise en service en 2019.

En effet, la ville d'Achères considère que l'étude pour le tracé urbain à Poissy, ainsi que la réflexion sur l'interconnexion avec le groupe V et Eole / RER en substitution des mesures conservatoires (gare du Chêne Feuillu), peuvent être engagées concomitamment.

Si la faisabilité de ce tracé urbain se confirmait, la réalisation de celui-ci à plus long terme, pourrait se substituer à la section du tronçon actuellement prévue sur le réseau ferré existant. Cette solution ne remet pas en cause le calendrier et le tracé soumis à la présente enquête publique et le coût du réaménagement de la section existante (qui pourrait à plus longue échéance ne plus être exploitée), reste très limité au regard du coût de l'opération de la phase 2 et des investissements prévus dans la phase 1.

De plus, la ville d'Achères alerte et s'inquiète d'un décalage du calendrier eu égard à la réalisation par le Conseil Général des Yvelines, de la liaison RD190/RD30 prévue pour 2018 (franchissement de la Seine). En effet, les infrastructures entre la boucle de Chanteloup et Poissy étant totalement saturées, la création de cette nouvelle liaison routière conduit à requalifier la gare d'Achères-Ville en pôle de rabattement pour les transports en commun. Il est rappelé à ce titre que cette gare dispose d'un parc-relais de 600 places. Inévitablement ce nouvel axe routier induira des déplacements supplémentaires depuis la boucle de Chanteloup vers la gare d'Achères-Ville.

C'est pourquoi, la Ville d'Achères considère qu'il est urgent d'offrir une nouvelle alternative de transport en commun ferré indispensable au développement du territoire. Elle demande que tout soit mis en œuvre pour garantir la réalisation de la phase 1 en 2018 et de la phase 2 en 2019, afin de répondre aux besoins des populations et à l'avenir économique de ce bassin de vie. Sous réserve de

la prise en compte des observations exprimées dans la présente contribution, La Ville d'Achères donne un avis tout à fait favorable au dossier d'enquête publique pour la phase 2 de la Tangentielle Ouest, soumis à la consultation. »

Avis 3 :

« 2°/ Quelle sera le moyen de liaison de la gare « Chêne Feuillu » avec le RER A de Achères Grand-Cormier. Le plan ne fait pas apparaître de liaison. (Phase II) »

Avis 4 :

« Informé de la prolongation de l'enquête publique. J'ai rencontré ce jour le commissaire enquêteur ; Je suis en attente de faits nouveaux et du nouveau tracé qui ont motivé cette prolongation. »

Avis 5 :

« Nous souhaitons la réalisation de la gare d'Achères Chêne-Feuillu, la correspondance avec la ligne J du Transilien, prolongement appelé à devenir le RER E EOLE ainsi qu'un raccordement rationnel avec la Tangentielle Nord.

L'aménagement d'un arrêt « Chêne Feuillu » n'apparaît point pertinent. Il est encore plus surprenant que le projet entraîne le déboisement de 6ha : Pourquoi serait-il impossible d'insérer la desserte dans le domaine existant ? Au centre du triangle des ambassadeurs, il existe de la surface équivalente et comme le triage d'Achères semble entrer en léthargie, il semble souhaitable afin de minimiser l'impact sur l'écosystème de faire circuler les trains à l'intérieur du faisceau ; ce qui pose le problème de la pertinence du choix (improprement dénommé tramtrain car il ne s'agit en aucune façon d'un tram urbain quittant le Réseau de Centre ville (inexistant à l'heure où j'écris) pour desservir un endroit plus rural comme c'est le cas hors de France) retenu. Le matériel roulant attribué d'office pour Alstom sans appel d'offre de mise en concurrence ? Il est vrai que certains français ont le culte du monopole obtus... »

Avis 6 :

« 6/ Le nouveau dessin du parcours de la Tangentielle exclus complètement le « quartier de La Bruyère ». Quartier surpeuplé et très mal desservi. Compte-tenu des nouvelles constructions, le quartier risque l'asphyxie ; les transports en commun étant trop radials : mauvaises fréquence en dehors des heures de pointe. Quelle solution sera proposée pour le quartier « F Lefebvre – La Bruyère » et Clos d'Arcy ?? »

Avis 7 :

« 3/ La localisation de la gare de Chêne Feuillu en pleine forêt loin des zones d'habitation et qui servira uniquement de correspondance avec le RER E (et encore, ce n'est pas acquis par manque de coordination entre les projets). Une gare à proximité de Poissy St-Exupéry avec un nouveau tronçon de voies en limite de forêt aurait été beaucoup plus judicieux.

4/ Je suis absolument opposé à l'étude d'un tracé passant dans le centre de Poissy et rejoignant la gare de Poissy.

- Travaux importants en ville
- Perturbation de la circulation déjà difficile
- Engorgement supplémentaire de la gare qui est déjà inadaptée au trafic actuel
- Retard supplémentaire de plusieurs années pour la réalisation du projet. »

Avis 8 :

2/ Le tracé actuellement retenu pour la TGO phase 2 envisage une hypothétique correspondance avec la future ligne E du RER. En effet, la réalisation de la gare d'Achères Chêne Feuillu pour lesquelles des mesures conservatoires sont proposées est subordonnée à la réalisation très hypothétique de la future ligne ferroviaire Paris-Normandie – Projet LNPN).

3/ Le tracé actuellement retenu pour la TGO phase 2 est trop à l'écart des zones d'activité économique de la Ville de Poissy.

4/ Proposition d'étude d'amélioration du Tracé TGo phase 2 en vue de la desserte du futur écoquartier EOLES de Poissy par des transports en communs et de création d'une gare de correspondance avec les lignes A, E et J.

Avis 9 :

Le nouveau tracé proposé par le Conseil Général

Nous avons pris connaissance de la contribution du président du Conseil général, Monsieur Pierre Bédier, à la présente enquête publique. Sa demande de relancer une étude sur un tracé urbain à travers Poissy remet en question la procédure actuelle. En effet, la variante urbaine proposée n'a pas fait l'objet d'une réelle étude d'impact et nécessite de reprendre complètement le processus de consultation du public. Si nous sommes favorables à l'interconnexion de la TGO avec le RER EOLES et le réseau de Saint-Lazare en gare de Poissy RER, nous sommes surpris du revirement tardif du Conseil Général qui avait à l'époque acté le principe de l'utilisation de la ligne existante de la Grande Ceinture.

Il est regrettable aujourd'hui que le Conseil Général n'ait pas été plus explicite sur le tracé de la TGO dans Poissy qu'il souhaite voir adopter. Il est par conséquent difficile de donner un avis sur ce tracé urbain surtout que des études déjà été réalisées par le maître d'ouvrage ont montré les difficultés d'insertion dans les rues de Poissy et l'augmentation importante du coût de construction et de fonctionnement.

Une interconnexion problématique

Nous partageons l'idée de la nécessité d'établir cette interconnexion dès la mise en service du tram-train. La réalisation de la station Achères Chêne-Feuillu, dont c'est en principe le rôle est de plus en plus incertaine. Sa création est conditionnée par la construction de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris-Normandie) qui doit désengorger l'axe Paris Saint-Lazare –Mantes. Le site pressenti qui se trouve en forêt est peu accessible et pas adapté à une desserte locale. De plus, la construction de cette gare aura un impact fort sur l'environnement et nécessitera le déboisement de plusieurs hectares de la

forêt de Saint-Germain. Pour cette raison, l'idée d'une interconnexion en gare du RER doit être envisagée et soigneusement étudiée.

Combien de stations de la TGO dans Poissy ?

Dans son « projet d'avis sur l'enquête publique », le maire de Poissy approuve la proposition du Conseil Général et propose de limiter à deux le nombre de station TGO dans Poissy : une première à la gare Poissy RER , une seconde à proximité du futur quartier EOLES. Ces emplacements nous paraissent cohérents. Il est important de trouver le bon compromis entre le temps de transit et le nombre de stations mais aussi de prendre en compte les difficultés de rabattement vers ces stations. C'est pour cette raison que nous préconisons de garder une station à proximité de la gare Poissy GC existante pour desservir les quartiers de La Bruyère et de la Forêt.

Gare de Poissy GC

Dans l'hypothèse où le tracé proposé par l'enquête actuelle serait conservé, il est important de revoir l'aménagement de la gare Poissy-Grande Ceinture. Du fait de l'enclavement et des difficultés d'accès dans le quartier de La Bruyère, nous proposons de décaler les quais vers l'ouest et de réaliser la station sur le pont de l'avenue de Versailles. Ce nouvel emplacement de la station permettra de faciliter les accès au tram-train quel que soit le mode de déplacement utilisé : mode doux, bus, ou voiture même s'il est important de privilégier les deux premiers (voir schéma ci-dessous).

Avis 10 :

Le maillage pour tous...

Ce titre n'est pas une provocation de ma part mais je le mentionne seulement pour attirer votre attention sur la nécessité de pouvoir utiliser une tangentielle sur son propre tracé, mais aussi pour accéder à des « radiales, afin de créer « maillage » indispensable.

L'enquête publique sur la phase 1, si longtemps retardé, a marqué une amorce décisive dans la réalisation de cette tangentielle Ouest, entre St-Cyr et Achères.

Aujourd'hui l'enquête publique sur la phase 2 n'est que la 2^{ème} partie d'un ensemble unique, cohérent et indissociable.

Ce tracé répond à un besoin de déplacement, dont la finalité n'est pas seulement la liaison exclusive entre les points extrêmes entre St-Cyr l'Ecole et Achères, ou même l'utilisation partielle de ce tronçon. Mais c'est bien dans le maillage que se trouve l'impérieuse nécessité de cette ligne et son succès en termes de fréquentation.

Il apparait de manière évidente que les nombreux maillages proposés offrent de réelles opportunités de transport banlieue à banlieue.

Ainsi, la connexion à St-Cyr l'Ecole offre des possibilités de radiales grâce aux trains de la ligne C du RER, et aux transiliens N et U, dans le sens de la ville nouvelle comme dans le sens opposé vers Versailles.

La connexion à Saint-Germain-en-Laye est certainement la plus nécessaire en termes d'efficacité et de rentabilité. Elle permet le raccordement au RER A des quartiers sud de la ville en direction de la Défense. Mais elle offre surtout une liaison rapide pour les habitants venant d'autres radiales en direction du centre-ville. Saint-Germain-en Laye possède un potentiel d'emplois très important en raison de l'implantation de nombreux commerces, d'administrations ou de centres médicaux et

hospitaliers. Cette radiale permet enfin la liaison entre les bassins d'habitations (notamment en provenance de Seine-Aval) et ce grand bassin d'emplois qu'est le cœur de ville saint-germanoises.

Sur la phase 2, une connexion est de même nécessaire sur la ligne de Mantes dans un sens et de Houilles Sartrouville dans l'autre, en attendant un futur Eole.

Enfin, la connexion à Achères-Ville assurera le maillage final avec le transilien L et le RER A.

C'est dans le nécessaire besoin de ces quatre radiales que naît l'efficacité de la Tangentielle, grâce à ce maillage qui suscite mon plein soutien.

Maurice SOLIGNAC

Maire adjoint de Saint-Germain-en-Laye

CG Yvelines

Avis 11 :

En ce qui concerne la station Chêne Feuillu, située sur le territoire de Saint-Germain-en-Laye, je suis bien évidemment favorable au principe d'interconnexion EOLE - LNPN - TGO envisagé après la mise en service de la LNPN. Il conviendra cependant là aussi d'accorder une attention particulière à la préservation du patrimoine forestier ainsi qu'aux impacts en termes de circulation et stationnement pour la création de cette station.

La liaison entre les deux territoires d'OIN Seine aval et Paris-Saclay sera aussi, à l'horizon du prolongement d'EOLE à l'ouest, assurée de manière optimale via la Défense et les lignes venant de Saint-Lazare à destination de Versailles et Cergy-Pontoise.

L'hypothèse d'une variante TGO de type tracé urbain desservant Poissy RER, outre qu'elle reviendrait sur la longue concertation qui a été mise en œuvre ces dernières années et qui a finalement conclu à l'actuel projet soumis à enquête publique, engendrerait un retard important pour la réalisation non seulement de la phase 2 mais inévitablement aussi de la phase 1. Ce retard serait alors très préjudiciable au maintien et à la création d'emplois non seulement à Saint-Germain-en-Laye mais aussi à l'ensemble des territoires communaux directement desservis par le tram-train. Des projets structurants de développement de Saint-Cyr à Achères sont calés sur l'horizon 2018 de mise en exploitation du tram-train et tout retard les fragiliserait considérablement.

Par ailleurs, une solution de tram-train dans le centre-ville de Poissy, si elle devait être retenue, me paraîtrait difficilement compatible avec une ligne destinée essentiellement à relier à fréquence élevée et rapide les principaux pôles d'échange que sont Saint-Cyr/Versailles, Saint-Germain, Achères-Ville et ultérieurement Cergy-Pontoise.

Dans un contexte métropolitain où l'infrastructure ferroviaire sera le vecteur privilégié des développements urbains à venir, où chaque périmètre de gare ou station générera un développement mixant habitat, activités et équipements, la TGO dans son maillage au réseau lourd francilien est le projet à mettre en œuvre sans attendre afin d'éviter le risque de décrochage de nos territoires vis-à-vis de la Métropole du Grand Paris. Le calendrier de mise en service des 2019 de la phase 2, avec un décalage qui n'excède pas une année sur la phase

I, me paraît à cet égard un enjeu d'aménagement du territoire yvelinois tout à fait crucial et d'importance particulière pour la réussite de l'opération d'aménagement de la Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye.

Avis 12 Ville de Poissy :

Objet : Projet d'avis de la ville de Poissy au titre de l'enquête publique Tangentielle Ouest Phase 2.

Madame la Présidente,

Après avoir pris connaissance de l'état du projet Tangentielle Ouest Phase 2, dénommé désormais Tram-Express Ouest, la Ville de Poissy exprime l'avis suivant :

1- La Ville de Poissy est favorable à la réalisation dans des délais aussi brefs que possible du projet de liaison par tram-train de St Germain GC à Achères Ville.

Depuis les années 1990, Poissy attend la réalisation de ce projet.

Ce projet améliorera sensiblement les conditions de transports des habitants de Poissy et des communes situées plus à l'Ouest - notamment dans la Boucle de Chanteloup - en direction de Saint Germain-en-Laye, Versailles et Saint Quentin en Yvelines, par substitution à l'utilisation d'axes routiers saturés, particulièrement aux heures de pointe.

Nos actifs et étudiants souffrent au quotidien de cette saturation. Les services de cars s'en trouvent très ralentis, et les solutions ferroviaires actuelles pour aller de Poissy à Cergy, Versailles ou Saint Quentin sont complexes et lentes.

Les quartiers à urbanisation dense l'Est de Poissy bénéficieront d'une nouvelle desserte de proximité. Il s'agit donc d'une offre de transport ferroviaire nouvelle sur un axe structurant nord sud de la plus haute utilité publique pour les Yvelines et le Val d'Oise.

Le tram-train est un mode de transport moderne, propre et très peu bruyant qui combinera vitesse élevée et capacité à s'insérer en milieu urbain, notamment dans sa poursuite au nord d'Achères à Conflans et Cergy. Ces villes ont dès aujourd'hui, et demain plus encore, de nombreux intérêts communs avec Poissy, en termes d'intercommunalité, de pôles économiques et de formation.

2 - Gare de Poissy Grande Ceinture

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

Il est regrettable que RFF, ayant connaissance du projet depuis 15 ans, ait vendu en vue d'un projet immobilier ses emprises proches de la gare, restreignant encore l'espace disponible.

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

Nous préconisons que soit étudié le déplacement des quais de l'autre côté du pont de l'avenue de Versailles, facilitant ainsi une circulation routière ou douce de passage devant la station.

Un parking à étages semi enterré pourrait alors être réalisé Place de la Gare de GC, relie à l'autre côté de l'avenue de Versailles et à la station par une passerelle piétons.

Le cheminement piéton pourrait descendre le long du talus vers l'avenue Fernand Lefebvre, créant une liaison sécurisée entre La Bruyère et le Centre-ville.

Cette suggestion a déjà été faite lors de la concertation et n'a pas été instruite.

Les études relatives au bruit généré par le projet devront être portées à nouveau à la connaissance des riverains, et toutes mesures prises pour atténuer les points sensibles.

La question de la résonance du pont métallique de la rue Fernand Lefebvre devra être traitée.

3 - La gare du Chêne Feuillu

La Ville de Poissy regrette que le projet ne comporte en l'état aucune correspondance avec la ligne J du Transilien de Paris à Mantes via Poissy, appelé à devenir RER E EOLE.

Présentée dans le projet comme la solution de correspondance souhaitée, l'ouverture de la gare du Chêne Feuillu est différée à une date non définie.

Elle serait subordonnée, du point de vue de RFF, repris par le STIF à la mise en service de la ligne nouvelle Paris Normandie - LNPN, réduite par le rapport Duron à une ligne nouvelle Paris Mantes.

La date de mise en service de la LNPN n'est elle-même pas définie.

Cette gare virtuelle, enclavée en forêt de Saint Germain, ne saurait satisfaire un besoin à court terme de maillage ferroviaire en Val de Seine avec les liaisons tangentielles en voie de réalisation. Ce besoin est accentué par les projets de grandes intercommunalités en réalisation. Ce besoin est accentué par les projets de grande intercommunalités en Yvelines.

On rappellera que la ligne J, futur RER E, réussit à n'être en correspondance, ni avec la Tangentielle Ouest dans le secteur de Poissy/Achères, ni avec la Tangentielle/Nord à Sartrouville.

4 - Nécessité d'une correspondance avec la ligne J ou RER E

Il y a donc lieu de rechercher une véritable gare de correspondance avec la ligne J du Transilien qui deviendra RER E.

C'est le sens de l'intervention à l'enquête de Monsieur le Président du Conseil Général, en date du 20 juin 2014, dont nous avons pris connaissance et qui paraît cohérente dans le futur développement de nos territoires communs.

La gare de Poissy RER/Transilien est le lieu naturel de cet échange.

Elle est dès aujourd'hui un pôle d'échange multimodal important, ferroviaire, routier, voire fluvial.

Son positionnement à l'ouest de la ville, en bord de Seine, la rend accessible depuis les communes environnantes plus facilement que la gare de Grande Ceinture.

Une passerelle fluviale sera prochainement réalisée pour en faciliter l'accès depuis la rive droite entre Poissy et Carrières-sous-Poissy.

Parfaitement desservie par les RER A et E, elle pourra devenir la plaque tournante des échanges de voyageurs en Val de Seine vers la Tangentielle Ouest.

La faculté du tram-train pour atteindre en milieu urbain cette gare doit être mise à profit, comme elle le sera à Saint Cyr ou à Saint Germain. Mais pour que le temps de parcours reste acceptable, le nombre d'arrêts à créer doit rester minime. Nous suggérons un arrêt en gare RER A et un autre dans le futur quartier Eoles qui abritera à terme 2.000 logements.

L'existence d'une telle correspondance avec le RER E serait aussi la garantie d'une fréquentation optimale des tram-trains. A cette fin, la phase 1 du projet comporte à juste titre une approche au plus près de la gare de Saint Cyr l'Ecole pour optimiser une correspondance avec le Transilien N et U et le RER C. Au nord de la phase 2, une correspondance efficace avec les lignes J/E et A sur les secteurs de Poissy et Achères en serait le pendant logique.

Les observations portées aux registres lors de l'enquête publique sur la phase 1, en dehors de la ville de Saint Germain, montrent l'intérêt du public pour les seules correspondances d'extrémité nord et sud du projet.

Les modalités d'une desserte par le projet de la gare de Poissy RER doivent être étudiées rapidement. Les exigences de création de logements, formulées par l'Etat, auxquelles Poissy répond favorablement depuis de nombreuses années, ainsi que l'atteste son taux de logement social, justifient une desserte adaptée des quartiers nord de la ville et de la ZAC EOLES en cours de création. Ainsi, outre un arrêt proche de la gare RER, un seul arrêt, provisoirement dénommé EOLES St Exupéry, sera proposé.

Le tram-train retrouvera ensuite son tracé historique en direction d'Achères.

Le maillage est un facteur d'utilisation.

2/ l'objectif de la ligne :

Pendant les diverses réunions lors de l'enquête préalable, nous avons été surpris de voir peu à peu le Stif et la SNCF pencher vers plus une desserte locale que vers une utilisation de la ligne pour relier rapidement les villes et les divers bassins d'emplois.

Le Stif pour justifier le choix du tram-train, propose des sorties sur route, de nouveaux tracés et de multiplier le nombre de stations.

Le Tram-train semble vouloir prendre la place des bus ou autre transport. Il y a confusion, **il ne faut pas confondre tangentielle ouest et desserte locale !** C'est aux villes d'envisager leurs dessertes locales.

Nous craignons que cette nouvelle orientation qui multiplie les arrêts, ainsi que cela est encore demandé par Poissy, risque de transformer ce projet en échec !

<p>Les voyageurs attendent de pouvoir aller rapidement à Cergy via Achères, mais aussi Versailles-Chantiers où l'on peut joindre Montparnasse en 10 minutes ou Saint-Quentin en Yvelines etc... ou aller vers le sud...</p>
--

4. Courrier du Conseil Général des Yvelines mettant en cause le tracé de TGO2

Versailles, le 20 JUIN 2014



Yvelines
Conseil général

**ENQUÊTE PUBLIQUE TGO PHASE 2
MADAME MARIE-CLAIRE EUSTACHE
PRESIDENTE DE LA COMMISSION
D'ENQUETE
MAIRIE DE ST-GERMAIN-EN-LAYE
16 RUE DE PONTOISE
78100 ST-GERMAIN-EN-LAYE**

Direction générale des Services
Direction des Routes et des Transports
Sous-direction Politique des Transports
et des Mobilités

Affaire suivie par : ~~Conflit Sac~~
J. Frankel
Téléphone : 01.39.07.81.55
Référence : KOS/JF/NN/SOY/L140511

Madame la Présidente,

La Tangentielle Ouest (TGO) est une opération inscrite au Contrat Particulier Région-Département 2007-2013 des Yvelines et figure dans les priorités du Département en matière de développement des transports en commun ferroviaires dans le Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY), adopté en 2007. Elle doit contribuer au développement des transports en commun, assurer des liaisons entre les pôles d'emploi et d'habitation et relier les deux opérations d'intérêt national, l'OIN Paris-Saclay et l'OIN Seine-Aval.

Ce projet est également reconnu dans l'accord cadre préalable au Contrat de Développement Territorial Confluence, signé le 24 juin 2013, comme une infrastructure indispensable au renforcement de l'accessibilité du territoire de la Confluence, devant jouir d'une connexion efficace avec le RER E prolongé à l'Ouest (EOLE) et devant améliorer le maillage territorial des Yvelines, comme le Conseil général l'a toujours soutenu.

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a mené des études sur la deuxième phase de la TGO entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville de 2008 à 2011, portant sur la faisabilité d'une correspondance avec le réseau Saint-Lazare (Groupe V). Deux solutions ont paru particulièrement pertinentes :

- La première correspond à un tracé ferroviaire sur le réseau ferré national (RFN) Cette solution est retenue dans le cadre de l'enquête publique,
- La seconde est un tracé urbain traversant les communes de Poissy et Achères en mode tramway et permettant une correspondance à Poissy RER entre la TGO et le groupe V.

Le Département des Yvelines a émis en son temps un avis favorable sur la première solution, toute en demandant de manière constante que l'interconnexion entre la TGO et Eole en gare d'Achères Chêne Feuillu soit incluse dans l'opération TGO soumise à enquête publique et réalisée dès la mise en service de la TGO. Cette interconnexion est, en effet, essentielle pour répondre aux enjeux de développement du territoire évoqués plus haut.

Or, le projet, aujourd'hui soumis à enquête publique, ne prévoit que des mesures conservatoires pour la gare d'Achères Chêne Feuillu, en renvoyant sa réalisation à l'horizon de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), horizon aujourd'hui non précisé.

Dans ces conditions, je suis convaincu que le tracé urbain à travers Poissy constitue la meilleure réponse aux enjeux et attentes des territoires sur la question du prolongement de la TGO au Nord. Il permet la réalisation d'une connexion EOLE/TGO à court terme à Poissy RER et l'accompagnement des mutations urbaines en termes de mixité, de développement économique (la ZAC EOLES à Poissy, les ZAC Petite, Grande Arche à Achères) ainsi que la réalisation d'une desserte structurante et efficace. M. Karl Olive, Maire de Poissy, est également favorable à un tracé urbain de la TGO à travers Poissy et Achères afin de mieux desservir les zones d'emplois et d'habitation.

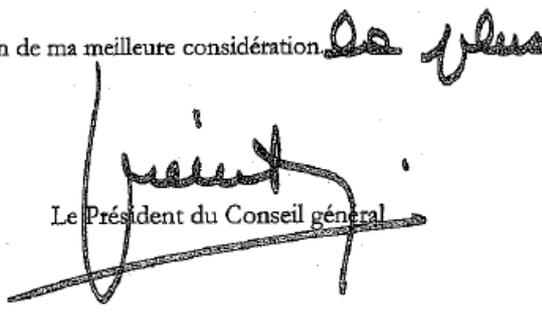
En effet, malgré une insertion plus délicate et un coût légèrement plus élevé, cette option évite la création coûteuse de la gare d'Achères Chêne Feuillu (42M€), et présente l'avantage de proposer une meilleure intermodalité (liaison RER A à Poissy et son pôle d'échanges, liaison avec les lignes de bus urbaines...), un moindre impact environnemental, un temps de parcours raisonnable (29 minutes entre Saint-Germain et Achères) et surtout la desserte d'une zone de 30 000 habitants et de 12 000 emplois dans un rayon de 500m autour des stations telles que présentées dans le dossier d'enquête publique. Une optimisation de ce tracé urbain reste possible en réévaluant le nombre d'arrêts pertinents entre Poissy et Achères Ville.

Cette solution permettra également une meilleure rentabilité de la ligne grâce à une meilleure fréquentation (augmentation de moitié du trafic passagers grâce à une desserte plus fine des bassins d'emplois et de population et du futur grand pôle de transport que sera Poissy RER avec l'arrivée d'EOLE) et une meilleure valorisation urbaine des axes empruntés, permettant d'insuffler une dynamique positive au territoire.

La connexion avec le réseau Saint-Lazare à Poissy RER, essentielle pour le Conseil général des Yvelines, permettra bien entendu de réduire considérablement les temps de parcours entre les deux OIN Seine Aval et Paris Saclay.

Je vous demande, au vu des motifs exposés, de bien vouloir reconsidérer la solution présentée en enquête publique et de recommander la relance d'études fines permettant la réalisation d'un tracé urbain optimisé à travers Poissy et Achères. Ces études pourraient conduire à une nouvelle concertation publique dès la fin 2014 et une nouvelle enquête publique en 2015.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'expression de ma meilleure considération *de plus cordiale.*


Le Président du Conseil général

Pierre BEDIER

Copies :
Jean-Paul Huchon, Président du STIF
Karl Olive, Maire de Poissy
Marc Honoré, Maire d'Achères
Emmanuel Lamy, Maire de St-Germain en Laye

5. Courrier co-signé entre le Président du STIF et le Président du Conseil Général des Yvelines



Paris, 23 JUIL. 2014

Enquête Publique TGO phase 2
Madame Marie-Claire EUSTACHE
Présidente de la commission d'enquête
Mairie de St-Germain-en-Laye
16, rue de Pontoise
78100 Saint-Germain-en-Laye

Madame la Présidente,

Comme indiqué dans le dossier d'enquête d'utilité publique approuvé par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013, l'interconnexion entre la TGO et le RER E prolongé à l'Ouest (EOLE) qui circulera sur les voies du groupe V de Paris Saint-Lazare, est essentielle pour répondre aux enjeux de développement du territoire des Yvelines.

Le tracé de TGO phase 2 actuellement présenté à enquête publique prévoit une interconnexion avec les voies du Groupe V de Paris Saint-Lazare à la future station Achères Chêne Feuillu. Cette interconnexion est toutefois conditionnée à la réalisation ultérieure du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), intervenant à un horizon aujourd'hui non précisé.

Une solution alternative qui consisterait à débrancher la TGO des voies existantes de la Grande Ceinture pour rallier la gare de Poissy RER avant de venir se rebrancher aux voies ferrées existantes en sortie de la commune de Poissy apparaît aujourd'hui comme intéressante. En effet, cette variante permettrait d'assurer une correspondance avec les voies du Groupe V dès la mise en service de la TGO et une desserte fine des populations et des emplois du secteur, sans attendre la réalisation de LNPN.

Des études complémentaires de niveau Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) seront rapidement lancées afin d'étudier la faisabilité technique de la modification du tracé de TGO phase 2. Ces études permettront alors aux différents financeurs et partenaires du projet de vérifier l'opportunité de cette modification et de prendre les dispositions nécessaires.

Dans le cas où cette variante de tracé, très localisée dans le centre urbain de Poissy, sera privilégiée, les maîtres d'ouvrage demanderont la réalisation d'une enquête complémentaire et modifieront le dossier d'enquête publique, conformément au paragraphe II de l'article L123-14 et à l'article R123-23 du Code de l'Environnement.

Le recours à l'enquête complémentaire permettrait ainsi au public et à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de pouvoir s'exprimer et donner leur avis sur les modifications éventuelles apportées au projet.



SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE
41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

Ainsi, au vu des motifs exposés, nous vous demandons de bien vouloir étudier la possibilité d'émettre un avis favorable à la solution présentée actuellement en enquête publique, assorti d'une réserve qui demanderait la relance d'études complémentaires relatives à la réalisation d'une variante rejoignant Poissy RER.

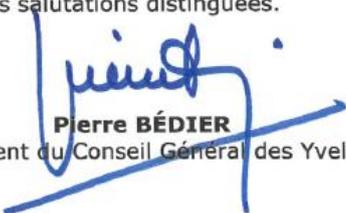
Veillez croire en notre volonté de voir ce projet, fortement attendu par les usagers, aboutir afin de renforcer le maillage des transports collectifs en Ile-de-France et de faciliter les déplacements des Yvelinois.

A ce titre, nous tenons à souligner que les études complémentaires sur TGO phase 2 ne mettent en aucun cas en question ni le programme ni le calendrier de la phase 1, dont l'utilité publique a été confirmée par le Préfet des Yvelines le 3 février 2014..

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.



Jean-Paul HUCHON
Le Président du STIF
Le Président de la Région Ile-de-France



Pierre BÉDIER
Le Président du Conseil Général des Yvelines

Copies :

- Monsieur Erard CORBIN de MANGOUX : Préfet des Yvelines
- Monsieur Gilles LEBLANC : DRIEA