



Concertation publique 15 avril – 17 mai 2013

Réunion publique du 16 mai 2013 à Saint-Germain-en-Laye

Salle Jacques Tati

Compte-rendu synthétique

1. Présentation de la réunion

1.1. Le contexte de la réunion

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

Elle s'est tenue le jeudi 16 mai 2013 en salle Jacques Tati, entre 20h30 et 22h30 et a réuni environ 60 participants.

1.2. Intervenants

Représentants des porteurs du projet :

- Jean-Louis Perrin, Directeur des Projets d'Investissement du STIF
- Gilles Fourt, Chef de la division FER, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Sophie Fernier, Chargée de projet TGO, division FER, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Stéphane Ménard, Chef de service projets territoriaux à la Direction régionale Île-de-France de RFF
- Hugues de Pomyers, Chargé de Projets TGO, RFF
- Marc Podetti, Chargé de Projet, SNCF Transilien
- Ghislaine Senée, Conseillère régionale, membre de la commission Aménagement du territoire et administratrice du STIF

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

1.3. Documentation disponible

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

1.4. Déroulement de la réunion

- Ouverture et présentation des objectifs de la réunion,
- Accueil des participants par Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye,
- Mot d'introduction de Ghislaine Senée, Conseillère régionale, membre de la commission Aménagement du territoire et administratrice du STIF

- Présentation du contexte par Jean-Louis Perrin, Directeur des Projets d'Investissement du STIF
- Présentation des objectifs du projet TGO phases 1 et 2 par Gilles Fourt, Chef de la division FER, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Présentation du Site de Maintenance et de Remisage par Marc Podetti, Chargé de Projet, SNCF Transilien
- Présentation des caractéristiques générales du projet et des séquences du tracé, focus sur la phase 2 du projet TGO par Sophie Fernier, Chargée de Projet, Direction des Projets d'Investissement, STIF
- Temps d'échange avec le public
- Clôture de la réunion

2. Introduction et présentation du projet

2.1. Ouverture de la réunion publique

Valérie Nahon-Forgette du cabinet Egis Conseil rappelle les deux principaux objectifs de la réunion de concertation préalable, qui sont :

- d'informer et d'échanger avec les participants en vue de présenter le projet Tangentielle Ouest et ses caractéristiques principales,
- de recueillir les avis, remarques, commentaires, suggestions des participants sur le projet, ses objectifs et caractéristiques principales.

Rappel de l'organisation de la réunion, dans un premier temps : le projet, ses objectifs et ses caractéristiques principales seront présentées, puis un temps d'échange aura lieu lors duquel toutes les questions pourront être posées.

2.2. Mot d'accueil de Monsieur le Maire

Emmanuel Lamy remercie les personnes présentes d'être venues si nombreuses. Il souligne en préambule la grande **importance du projet de Tangentielle Ouest pour le territoire**, évoquant un projet révolutionnaire. Il rappelle qu'il s'agit de mettre en œuvre une tangentielle qui va relier deux gares de RER, c'est à dire deux radiales qui permettent de rabattre vers Paris. C'est donc une liaison de banlieue à banlieue.

Pour Monsieur le Maire, cette liaison est d'autant plus originale qu'elle va être opérée par un **tram-train**. En effet, les tronçons qui vont permettre de relier le réseau ferré de RFF au réseau RER seront sur le réseau viaire avec des rails de tram, la rame fonctionnant sur le mode tramway. D'après Monsieur le Maire, il s'agit d'un projet original et stratégique pour le territoire, projet qui connaît aujourd'hui une nouvelle étape puisque la réunion de ce soir a pour objet d'évoquer le lancement de la phase 2 du projet, c'est-à-dire celle qui part de Saint-Germain Grande Ceinture, continue dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye pour passer à Poissy, revenir dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye et terminer à Achères.

Monsieur le Maire souligne que cette phase 2 interpelle, et en particulier les élus Saint-Germainois. Il affirme alors qu'il apparaît dangereux de la lancer alors même que la phase 1 du projet est en enquête publique le mois prochain. Tout n'a pas été définitivement mis au point sur cette phase 1. Il est important que les décisions qui restent en suspens soient prises avant d'enclencher la phase 2.

Il rappelle que la phase 1 du projet permet la desserte de la gare de Saint-Germain-en-Laye RER et porte l'esprit même de cette nouvelle liaison en s'interconnectant au réseau existant. La réussite de l'ensemble du projet Tangentielle Ouest est ainsi liée à la réalisation en premier lieu de la phase 1. Emmanuel Lamy insiste alors sur le fait qu'il faut **réaliser la phase 1** et ensuite seulement se lancer dans la réalisation de la phase 2.

Il rappelle par ailleurs que, pour l'essentiel, le linéaire de cette phase 2 se situe sur le territoire de la ville de Saint-Germain-en-Laye. La ville de Saint-Germain-en-Laye est ainsi directement intéressée à ce que cette phase se déroule au bon moment et qu'elle soit réussie.

Monsieur le Maire présente les deux principales difficultés de la phase 2 :

- La première est d'après lui la **traversée du golf**. Le STIF n'aura pas de difficultés à régler des aspects techniques.
- La seconde difficulté évoquée par Monsieur le Maire est la **réalisation de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu**. Les élus de Saint-Germain-en-Laye souhaitent exprimer au STIF leur position sur cette gare. D'après Monsieur le Maire, on ne sait toujours pas à quoi va servir cette gare qui, étant située en lisière de forêt, pose un problème en termes d'impacts environnementaux.

Pour conclure, Monsieur le Maire rappelle que son **enthousiasme pour le projet** est total et reste intact. Il attend avec beaucoup d'espoir l'avancement de la procédure relative à la phase 1, l'enquête publique, et espère que de nombreuses personnes y participeront. Monsieur Le Maire exprime ainsi son plein soutien au projet Tangentielle Ouest mais réaffirme que la priorité est avant tout d'achever la phase 1, dans sa totalité, au plus vite.

2.3. Intervention de Ghislaine Senée, Conseillère régionale d'Île-de-France, membre de la commission Aménagement du territoire et administratrice du STIF :

Ghislaine Senée se présente et explique qu'elle est présente à la réunion publique de ce soir en tant que Conseillère régionale et administratrice du STIF, mais aussi en tant que maire d'une petite commune de grande couronne située dans les Yvelines, Evicquemont, qui se trouve sur la ligne J, ligne qui fait partie d'une des radiales permettant aux usagers d'accéder depuis le territoire de la grande couronne à Paris.

Elle répond à Monsieur le Maire de Saint-Germain-en-Laye et met en avant le fait que le projet de phase 2 entre dans un calendrier général, en phase avec le projet du Nouveau Grand Paris. Elle rappelle que la phase 2 est de plus inscrite au plan de mobilisation transports et que la Région a tout fait lors du premier projet du Grand Paris pour l'intégrer au plan de mobilisation transport. Il était indispensable selon elle de pouvoir répondre aux problématiques des usagers de grande couronne qui aujourd'hui sont éloignés et exclus du réseau de la zone dense. Au final, nous arrivons, d'après Ghislaine Senée, à un projet cohérent qui permet de faire une liaison de banlieue à banlieue. Ceci permet d'éviter les radiales, souvent saturées. Le problème du nord des Yvelines est, d'après Ghislaine Senée, d'être obligé de passer par Paris pour pouvoir accéder à Saint-Cyr-l'École, Saint-Quentin-en-Yvelines ou Versailles.

Ghislaine Senée souligne que grâce à la nouvelle Enquête Globale Transport, nous savons qu'offrir une offre de transports publics aux usagers permet de favoriser le transfert modal de la voiture individuelle vers le transport en commun tout en prenant en compte les impératifs environnementaux.

Il est également important de souligner que, pour l'élaboration de la phase 1, le processus de définition du projet a été long. Trois années d'études complémentaires ont été nécessaires afin d'affiner le projet et de répondre aux problématiques de mobilité.

Pour Ghislaine Senée, il était nécessaire de faire avancer la réflexion sur la phase 2 afin de pouvoir se caler en termes de calendrier avec le projet de Grand Paris et de pouvoir réaliser la phase 1 en 2018 puis d'enchaîner rapidement sur la phase 2. La Région et le STIF sont très attachés à la réalisation de cette phase 2 prévue fin 2019. Cette phase a effectivement vocation à répondre à plusieurs problématiques et notamment à la saturation de la ligne A du RER, ainsi que des lignes allant vers Poissy et Cergy. La liaison jusqu'à Achères permet de désaturer ces lignes, il faut par conséquent avancer sans attendre sur ce projet.

Au sujet de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu, Ghislaine Senée admet que la station puisse interpellier du fait de sa localisation à proximité de la forêt, mais il faut garder en mémoire le fait que dans le plan de mobilisation la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) en projet permettra de désengorger les lignes du nord des Yvelines. La connexion des lignes du groupe V avec la Tangentielle Ouest au niveau de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu permettra une bien meilleure desserte des Yvelines avec un temps de transport allégé.

Pour conclure, Ghislaine Senée considère qu'il faut adopter une vision globale et il qu'il y a une vraie urgence à apporter des réponses aux problèmes de mobilité sur le secteur. Il s'agit de ne pas retarder l'avancement des différents projets.

Pour Ghislaine Senée, il est enfin important que les personnes présentes puissent s'exprimer, donner leur point de vue et faire part de leurs besoins.

2.4. Présentation du projet

- Jean-Louis Perrin, Directeur des Projets d'investissement du STIF rappelle les objectifs de la réunion de ce soir et présente le contexte du projet TGO.
- Gilles Fourt, Chef de la division FER à la Direction des Projets d'Investissement du STIF présente les objectifs principaux du projet TGO.
- Marc Podetti, Chargé de projet SNCF, intervient au sujet de la réalisation et de l'insertion du site de maintenance et de remisage.
- Sophie Fernier, Chargée de projet TGO à la Direction des Projets d'Investissement du STIF, expose les principales caractéristiques de la phase 2 du projet, objet de la concertation.

(Voir le support de présentation de la réunion publique sur : www.tangentielleouest.fr)

3. Echanges avec la salle

- **Pascal Lévêque, Conseiller municipal de Saint-Germain-en-Laye**, souhaite poser trois courtes questions et faire une suggestion.
 - La première question concerne l'impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye : pour la phase 1 comme pour la phase 2, le projet impactera la forêt. Comment peut-il se faire tant à Saint-Germain-en-Laye qu'à Poissy alors que **la forêt de Saint-Germain-en-Laye** est en cours de classement en tant que forêt de protection interdisant toute opération de défrichement ?
 - La deuxième question est relative à la phase 2 : se basant sur le dossier détaillé mis à disposition, Pascal Lévêque évoque pour les phases 1 et 2, une **fréquentation** de 32 000 passagers par jour avec une fréquentation de 21 000 passagers en fin de phase 1. Il demande si des études ont été réalisées notamment à Saint-Germain-en-Laye et à Poissy sur les conditions actuelles et futures de stationnement, compte tenu de cette montée en puissance de la fréquentation.
 - La troisième question posée porte sur l'important projet de logements et d'activités nommé **Lisière Péreire** avec 51 000 mètres carrés de surface : comment seront pris en compte les deux chantiers, compte tenu du calendrier des phases 1 et 2 de TGO et de celui du projet Lisière Péreire qui semble identique ? Comment seront pris en compte les impacts acoustiques de la Tangentielle Ouest sur les nouveaux bâtiments ?
 - Enfin, la suggestion de Pascal Lévêque est la suivante : pourquoi ne pas ouvrir la ligne par un ouvrage à Saint-Cyr-l'École pour permettre aux rails de rejoindre Versailles ? Sur la partie nord du tronçon qui aura deux fois moins de tram-trains que sur la partie sud,

pourquoi ne pas permettre au tram-train une bifurcation vers le nord soit à la sortie du Camps des Loges, soit par un changement de sens au niveau de la Grande Ceinture ?

- **Pierre-Emile Renard, vice-président de l'association Yvelines environnement et de l'association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly**, rappelle la position de ces deux associations qui sont favorables au principe de liaison ferroviaire. Il exprime toutefois sa déception en ce qui concerne le **tronçon actuel** qui va « de nulle part à ailleurs » alors que c'est une liaison reliant Cergy à Versailles qui est attendue.

Au sujet de la phase 2 du projet à proprement parler et plus précisément au sujet de **la gare de Chêne-Feuillu**, Pierre-Emile Renard fait part de ses inquiétudes. En effet, le sentiment des associations est que le classement de la forêt n'a pas été mis en œuvre (alors même que le processus a été engagé de longue date) pour permettre aux infrastructures d'être réalisées sans réel contrôle par rapport à la forêt. D'après Pierre-Emile Renard, il faut non seulement voir l'emprise de la gare qui est minimalisée à 1 hectare, mais aussi tenir compte des accès et du stationnement car cet endroit est complexe d'accès, notamment vers le Technoparc. Il y aura d'après lui des demandes d'accès vers la RN 184 afin de rejoindre la départementale. Il rappelle alors que les associations environnementales sont très fortement opposées à la station Chêne-Feuillu, et s'interroge : pourquoi ne pas aller vers Achères-Grand-Cormier où les mêmes liaisons seraient possibles et ce dans une emprise de 100 hectares déjà prise par le réseau ferré et dans laquelle il serait possible de s'insérer ?

- **Emmanuel Fruchard, Conseiller Municipal de Saint-Germain-en-Laye, souhaite, concernant cette phase 2**, rappeler trois avantages, évoquer un risque ainsi qu'une suggestion et une question :

- Le premier avantage mentionné concerne la **correspondance** à Achères-Ville avec Cergy. D'après Emmanuel Fruchard, le **report modal** pourra être très bon de la voiture vers le train pour aller à Cergy. Il ajoute que la RN 184 est très dangereuse (en moyenne sur les dix dernières années deux tués par an), par conséquent cette connexion vers le nord est très importante.
- Le second avantage est lié à la correspondance à Achères-Ville pour aller à Paris. Pour les habitants du Bel-Air, de la Grande Ceinture et de toute la partie sud de la ligne, le **temps de trajet** afin de rejoindre Paris sera quasiment identique en changeant à Achères-Ville ou en changeant à Saint-Germain-en-Laye. En effet, il n'y a que deux stations intermédiaires entre Achères-Ville et la Défense contre cinq entre la Défense et Saint-Germain-en-Laye RER. Ce qui veut dire qu'un habitant du Bel-Air mettra 48 minutes pour aller à Auber en passant par Achères-Ville et 45 ou 46 minutes en passant par Saint-Germain-en-Laye. Emmanuel Fruchard note cependant que la ligne nord souffrira d'une fréquence moindre par rapport au sud de la ligne.
- Enfin, **plusieurs projets** se développent à Saint-Germain-en-Laye : le projet Lisière Péreire déjà évoqué mais aussi le pôle d'enseignement supérieur et l'intercommunalité de 100 000 habitants qui va redonner une centralité à la partie ouest de Saint-Germain-en-Laye. Il pourrait y avoir deux vrais pôles de vie : un pôle sur le centre historique et un autre pôle sur l'ouest de Saint-Germain-en-Laye. Il faut considérer l'intercommunalité afin de voir l'intérêt de ce projet TGO pour les habitants. Au lieu de tenir compte des intérêts de 40 000 habitants il faut tenir compte de ceux de 100 000 habitants. Si l'on compare par exemple avec Versailles, ville de 80 000 habitants, il existe trois gares autour desquelles se sont créées des activités. Il s'agit de faire vivre l'ouest de Saint-Germain-en-Laye.
- L'interrogation d'Emmanuel Fruchard concerne le **budget** de la phase 2. D'après ce dernier, le budget a été mentionné positivement lors de la présentation mais dans le dossier il est indiqué que le budget de la phase 2 n'est pas confirmé alors qu'il l'est pour la

phase 1. Aussi, s'il n'est pas possible de sécuriser l'ensemble du budget, la suggestion serait de faire une liaison d'Achères-Ville à Saint-Cyr-l'École dans le cadre d'une phase 1bis.

- **Jean-Louis Perrin (STIF)** propose une première répartition des réponses en fonction des sujets évoqués (environnement, prise en compte des projets d'aménagements, des problèmes de stationnement et de circulation dans le secteur du Chêne-Feuillu, les problèmes d'exploitation, la liaison vers Versailles ainsi que les projets de financement et de répartition des budgets entre les deux phases du projet...).
- **Gilles Fourt (STIF)** apporte les premiers éléments de réponse au sujet de l'**impact forestier du projet et des procédures de défrichement**. Il rappelle que le STIF est en contact très étroit avec la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAP) ainsi qu'avec l'Office National des Forêts (ONF) depuis 2 ans : de nombreuses discussions ont été engagées, des visites de terrain ont été réalisées. La DRIAAP et l'ONF ont pleinement intégré le fait que la bande forestière le long de l'avenue des Loges et de l'avenue Kennedy sera préemptée par le projet. Cela rentre dans le cadre des procédures de défrichement. L'arrêté préfectoral prévoit que toutes les procédures de défrichement seront prises en compte dans le cadre de l'enquête publique. Tout cela est fait en parfaite intelligence avec les propriétaires et les gestionnaires forestiers. Gilles Fourt précise que l'impact se situe en frange et non au cœur de la forêt. Cela a été intégré avec l'ONF : les espaces prélevés sur la forêt doivent être restitués dans un rapport de 2 à 3. Tout l'enjeu pour le STIF est de trouver des espaces forestiers à proximité afin de compenser les défrichements. Le STIF a anticipé les choses et s'est porté candidat afin d'acquérir une parcelle forestière à Saint-Nom-la-Bretèche. Une première proposition a été faite, la montée des enchères a rendu impossible toute suite. Un accord a été passé avec CDC Biodiversité (filiale de la Caisse des dépôts et consignations spécialisée dans la gestion et la compensation des espaces forestiers) qui va rechercher pour le compte du STIF des espaces afin de compenser les 2 hectares qui vont être pris sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye.
- Au sujet des **parcs de rabattements**, **Gilles Fourt (STIF)** indique qu'il existe aujourd'hui une fonction de rabattement sur Achères avec un parc relais mis en service récemment, une petite fonction de rabattement sur Saint-Germain Grande Ceinture et une autre fonction de rabattement plus importante dans les parking à proximité immédiate des gares de Noisy-le-Roi et de Saint-Cyr-l'École. Le STIF a été interrogé par l'Autorité Environnementale au sujet des rabattements. En réalité, il faut, d'après Gilles Fourt, intégrer le fait que la problématique est différente selon que l'on se situe dans un espace urbain dense ou en secteur urbain peu dense. Si l'on se trouve dans la plaine de Versailles vers Fontenay-le-Fleury, il y a un rabattement voiture important qui doit être pris en compte vers les parcs relais prévus à cet effet. En revanche, quand on est en milieu urbain plus dense, le rabattement à privilégier pourra se faire à pied, à vélo ou en transports en commun. Gilles Fourt confirme qu'il n'est pas prévu d'augmenter les capacités de stationnement de rabattement ni sur la gare terminus de Saint-Germain RER, ni à Saint-Germain Grande Ceinture puisque l'enjeu est précisément que les gens aient une station de tram-train à proximité, et puissent y accéder sans voiture, puis prendre le tram-train pour prendre ensuite le RER. Il n'est pas prévu de réalisation de parc de rabattement d'importance autour des gares de Saint-Germain-en-Laye.
- Au sujet de la **cohérence entre le développement du projet TGO et celui du projet urbain de la Lisière Péreire**, **Gilles Fourt (STIF)** affirme qu'effectivement les calendriers des deux projets sont assez proches puisque les échéances des deux projets sont prévues à l'horizon 2018. Les deux chantiers seront menés en parallèle. Mais Gilles Fourt met en avant le fait que le STIF travaille en étroite relation avec les services de la ville de Saint-Germain-en-Laye. Il ajoute que dans le cadre des études d'avant-projet (AVP) qui vont démarrer dans les mois qui viennent, les travaux et les phases chantiers seront précisés. Avec le niveau de détail des études dont le STIF dispose actuellement - c'est-à-dire avec les études dites de schéma de principe - il n'est pas possible d'apporter des réponses précises quant à

l'articulation des deux chantiers, mais cela sera l'objet des études d'avant-projet (AVP) dans les 24 mois qui viennent. C'est d'ailleurs l'un des enjeux de la ville et du STIF que de s'assurer que les deux projets sont menés en parfaite cohérence.

- **Marc Podetti (SNCF)** prend la parole afin de répondre aux questions relatives à la **desserte par Achères-Grand-Cormier**. D'après lui cela implique d'aborder deux sujets : l'infrastructure et le mode d'exploitation pour les voyageurs.

Au niveau des infrastructures, en 2008 et 2009 la SNCF s'est interrogée sur cette liaison entre la TGO et Achères-Grand-Cormier. La SNCF recherchait des sites de maintenance et de remisage pour accueillir le matériel roulant, y compris à Achères-Grand-Cormier. Le niveau des infrastructures existantes ne permet pas de réaliser une liaison correcte et efficace pour rejoindre Achères-Grand-Cormier.

Par ailleurs, en exploitation, il faudrait faire un « rebroussement » au niveau d'Achères-Grand-Cormier. Un demi-tour n'étant pas envisageable, une rame partant de Saint-Cyr-l'École arriverait jusqu'à Achères-Grand-Cormier, s'arrêterait en gare. Le conducteur serait alors obligé de changer de cabine (en passant de l'avant de la rame à l'arrière) pour aller dans l'autre sens avant de repartir vers Achères. Ce changement de sens de circulation de la rame entraînerait une perte de temps évaluée à environ 8-9 minutes.

- **Jean-Louis Perrin (STIF)** répond au sujet du **prolongement du tram-train jusqu'à Versailles** et à une autre question selon laquelle il faudrait en faire moins sur la phase 1 afin d'enclencher au **plus vite la phase 2**. Jean-Louis Perrin ne revient pas sur l'historique du projet qui a déjà été rappelé. Il met en avant le fait que des décisions ont déjà été prises sur la phase 1, et que celle-ci est bien engagée à l'heure actuelle. L'enquête publique sur la phase 1 sera lancée le mois prochain, le public sera amené à s'exprimer et le commissaire enquêteur émettra un avis. La phase 2 en est pour sa part au stade de la concertation. Jean-Louis Perrin précise, comme cela a déjà été évoqué en introduction, que dans l'ensemble des documents de planification et de programmation, ces éléments sont bien inscrits. Il lui semble logique de commencer par la phase 1 puis d'engager la phase 2 en vue de la réalisation de la phase 3. Le fait de vouloir à chaque fois remettre en turbulence ce phasage est possible mais risque d'entraîner un retard de 3, 4, voire 5 ans, alors que l'on est dans un moment où l'on passe de 3 à 6 milliards d'euros pour les investissements sur les réseaux d'Île-de-France. Si l'on ne saisit pas cette opportunité sur la Tangentielle Ouest cela risque, d'après Jean-Louis Perrin, d'entraîner de nombreuses années de retard pour le projet.

- D'après **Jean-Louis Perrin (STIF)**, le **prolongement jusqu'à Versailles** se fera sans doute un jour, mais dans les études réalisées, aller à Versailles offre à l'heure actuelle un niveau de service relativement modeste et coûte plus de 250 millions d'euros. Si l'on remet ce projet sur la table, cela risque de tout remettre en cause. Peut-être qu'en 2025 les études seront conduites et peut-être que les choses se feront, mais aujourd'hui le coût et le niveau de service associés au prolongement à Versailles ne permettent pas de faire ce prolongement tout de suite. Jean-Louis Perrin précise que contrairement aux apparences, ce prolongement ne permet pas la réutilisation des voies existantes et nécessite de créer des infrastructures complexes afin de ne pas perturber les transports existants (moyennant un investissement de 220 à 260 millions d'euros). D'après lui rediscuter les choix du projet TGO expose au risque de voir l'ensemble du projet remis en cause. Les financeurs se sont engagés sur la phase 1 et un engagement de principe a été pris afin d'accélérer la phase 2. Il faut que le projet puisse suivre son cours, il y a à l'heure actuelle 12 mois de décalage entre les phases 1 et 2. L'État et la Région vont rediscuter le contrat de plan de 2014-2020, les financements vont se mettre en place. Un processus est enclenché et si l'on sort de ce tempo, on risque de mettre en turbulence un projet déjà bien avancé et qui a eu beaucoup de mal à arriver là où il est aujourd'hui.

- Au sujet des **temps de parcours et des fréquences**, **Gilles Fourt (STIF)** indique qu'une fréquence toutes les 10 minutes afin de rejoindre Achères depuis Saint-Germain Bel-Air est une

bonne fréquence. Il rappelle que parfois il est possible d'attendre le métro parisien jusqu'à 5 minutes en heure de pointe. Gilles Fourt insiste quant au fait que l'on peut avoir un bon parcours en passant par Achères en direction de la Défense. Cet élément n'a d'après lui pas été suffisamment valorisé mais il reste important et intéressant. Il évoque le fait que l'intérêt premier de ce projet est l'effet maillage qu'il génère : à partir du moment où le réseau est amélioré, les usagers disposent d'un itinéraire alternatif en cas de dysfonctionnement.

- Au sujet des **coûts**, **Gilles Fourt (STIF)** précise que pour tous les projets d'Île-de-France, les coûts sont toujours annoncés et calculés de la même manière : des coûts « grossiers » (à plus ou moins 20%) en phase DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), sont précisés lors de la phase du schéma de principe (plus ou moins 10%) puis encore davantage en phase d'avant-projet (plus ou moins 5%). Ces derniers servent de base au plan de financement. Il est donc normal que les coûts de la phase 1 (220 millions d'euros) soient plus précis que ceux de la phase 2 qui sont chiffrés de manière moins fine compte tenu du stade d'avancement des études. Ces coûts seront précisés, il ne faut pas confondre coûts et financement.
- **Un habitant de Saint-Germain-en-Laye** explique que, selon lui, la ligne de Grande Ceinture est délaissée par le Bel-Air car Achères est en zone 5 alors que le Bel-Air est en zone 4. Il fait part de ses inquiétudes au sujet de la réorganisation des **bus** car d'après lui ceux-ci sont plus efficaces que le tram-train.
- **Pascal Gatignon, membre de l'association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly**, s'interroge : la réponse apportée au sujet de la forêt de Saint-Germain-en-Laye n'a porté que sur la phase 2 du projet, qu'en est-il de la phase 1 ? Il fait part de son inquiétude au sujet de l'impact sur la forêt. D'après lui, quand on voit qu'une station est créée dans une zone forestière, une station étant prévue au Camp des Loges, on peut craindre de voir se créer une zone d'urbanisation autour de la station au milieu de la forêt, c'est-à-dire une déforestation nouvelle très nuisible. Par ailleurs, il évoque le faible niveau de protection accordé aux **passages à niveaux** lesquels sont réservés aux piétons. Afin de se rendre au Parc de la Charmille par exemple, les Croix de Saint André ne paraissent pas suffisantes alors que les passages sont empruntés par des enfants et des personnes âgées et alors que l'on envisage une densification importante du trafic.
- **Monique Dumont, Présidente de l'association Ensemble Pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa Région (E.P.E.S.G)**, intervient au sujet de la **compensation et de la déforestation**. Elle souligne que le souhait de l'association est d'avoir des compensations forestières à proximité des forêts de Marly ou de Saint-Germain-en-Laye, et demande des précisions à ce sujet.
 - D'autre part, elle adresse une question directement au STIF : une fois que la liaison Saint-Germain RER/Saint-Germain Grande Ceinture sera réalisée, le STIF **financera-t-il moins les réseaux de bus** alors que ces modes de transport n'ont pas du tout la même utilité pour les Saint-Germanoises ?
 - Monique Dumont interroge la tribune au sujet de **l'utilité de la 'virgule' de Saint-Germain** : puisque l'on rejoint le RER A à Achères, la branche entre Saint-Germain RER A et Saint-Germain GC est-elle nécessaire ?
 - Enfin, au sujet de la **traversée des nationales**, Monique Dumont pose la question suivante : quelle sera l'insertion du tramway dans l'avenue des Loges ?

- **Jean-Louis Perrin (STIF)** explique qu'un amalgame est fait entre les phases 1 et 2 du projet. Il rappelle que la réunion publique de ce soir a pour objet la phase 2 et qu'en ce qui concerne la phase 1, toutes les remarques pourront être faites dans le cadre de l'enquête d'utilité publique.
- **Ghislaine Senée (Région IDF)** explique que la Région et différents groupes politiques au sein de la majorité régionale ont signé un protocole afin de mettre en place une **tarification** unique pour les transports d'Île-de-France. Sa vocation est de pouvoir réinstaurer une équité, une égalité entre les territoires et de permettre à un francilien de se déplacer dans toute l'Île-de-France. Ghislaine Senée souligne en outre que les habitants de la zone 5 payent plus cher leurs transports que les habitants de la zone 2 pour une moindre qualité de service. Un habitant du Bel-Air pourra utiliser la gare de Saint-Germain afin de rester en zone 4. Mais la volonté de la Région et du STIF est de pouvoir ouvrir le réseau à une tarification unique. Cela permettra d'offrir aux usagers une solution alternative pour rejoindre la Défense lorsque des problèmes surviendront sur la branche de Saint-Germain-en-Laye.
- Au sujet des **bus**, **Ghislaine Senée (STIF)**, en tant que présidente de la Commission de l'offre de transport au STIF, explique qu'un programme pluriannuel de développement de l'offre bus a été validé le matin même et qu'un accord-cadre fixe un certain nombre de priorités. A été voté le développement d'une offre à hauteur de 160 millions d'euros sur quatre ans avec dix priorités. Ce programme vise un fort rééquilibrage notamment sur les territoires de grande couronne, rééquilibrage qui a été acté. La priorité incontournable est de proposer des offres de rabattement pour chaque offre nouvelle de maillage du réseau existant. L'objectif n'est pas ici de réaliser un parking de stationnement mais de pouvoir accéder à la gare par des transports en commun et des circulations douces. Les lignes existantes ne seront pas remises en cause mais une réflexion sera menée sur leur restructuration afin de favoriser les rabattements vers les gares de la Tangentielle Ouest.
- **Ghislaine Senée (Région IDF)** rappelle son attachement en tant qu'écologiste aux questions de **protection de la forêt**. Elle affirme qu'une vigilance particulière sera accordée à ce que soient trouvées des solutions respectueuses de l'environnement. Elle insiste sur l'importance de compenser tous les hectares de forêt défrichés. Enfin, elle rappelle que le développement des transports permet de lutter contre le réchauffement climatique et de protéger l'atmosphère.
- Au sujet des **passages à niveau**, **Hugues de Pomyers (RFF)** précise que les photos qui ont été montrées lors de la présentation du projet sont des exemples d'équipements de sécurité qui peuvent être mis en place pour sécuriser les passages à niveaux. Cela ne veut pas dire que ces équipements sont ceux qui seront mis en place pour la Tangentielle Ouest. Les passages à niveaux sont répertoriés en 4 catégories, liées aux fréquences, au trafic, à la vitesse... En fonction des catégories, la réglementation est très stricte et impose des règles de sécurité adaptées. Au stade des études avant-projet (AVP), RFF va étudier les passages à niveau répertoriés et envisager des solutions techniques pour les aménager. Ces solutions pourront être de type Croix de Saint André mais ce n'est pas la seule solution, par exemple des passages à niveaux pourront aussi être supprimés. Une fois ces propositions faites, tous les acteurs et leurs services de sécurité valident les solutions proposées, lesquelles sont ensuite soumises à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) qui valide les solutions proposées. Une grande vigilance est accordée par l'ensemble des acteurs au sujet de la sécurité des passages à niveau.
- Au sujet de la **station du Camp des Loges**, **Gilles Fourt (STIF)** rappelle qu'il s'agit d'un élément de la phase 1 du projet et que ce soir il s'agit de présenter la phase 2. La station dessert le stade ainsi qu'une zone d'emplois et d'habitats significative qui va se développer (projet Galileo, renforcement de la fonction de commandement). Cette station apportera un vrai service aux personnes qui souhaitent bénéficier de l'équipement sportif, aux militaires et aux civils qui travaillent et habitent sur le site.

- Au sujet des **mesures compensatoires**, **Gilles Fourt (STIF)** indique que ce sont bien 2 hectares qui, au stade actuel des études, seraient défrichés : 1 hectare au niveau du Triangle des Ambassadeurs et une bande de 10 mètres de large au maximum le long de la plateforme du RER A pour aller jusqu'à Achères-Ville. Ces défrichements répondront aux mêmes règles de compensation que les règles exposées en ce qui concerne les défrichements le long de l'avenue des Loges. Ces hectares de compensation seront recherchés à proximité. Comme cela a été évoqué précédemment, des recherches ont été faites près de la forêt de Marly. La prospection forestière engagée pour le compte du STIF par CDC Biodiversité privilégie la recherche des compensations dans les Yvelines et en Île-de-France. Les compensations forestières se feront au plus près, c'est d'ailleurs une des exigences posées par l'ONF.
- Pour ce qui est de la **traversée de RN 184**, **Gilles Fourt (STIF)** précise que des études ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé en circulation qui a proposé des solutions : une gestion coordonnée des carrefours à feux (carrefour RN184 / Lisière Péreire et carrefour RN184 / tram-train pour diminuer les conflits de circulation entre le trafic sur la RN 184 et les traversées de la route nationale par les rames de tramway (puisque à cet endroit la Tangentielle Ouest circulera en mode tram). Une étude technique a été réalisée l'année dernière et a été transmise aux services du Conseil général et aux services de l'État de la Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) pour montrer que les solutions fonctionnent.
- **Gilles Fourt (STIF)** répond concernant la **branche allant de Saint-Germain Grande Ceinture au RER A**. Celle-ci est indispensable car elle garantit le rabattement vers le RER A dès la première phase. C'est une garantie de service et de rentabilité du projet. Si cette branche n'est pas réalisée, c'est le cœur du projet qui se trouve remis en cause. Cette branche fait intrinsèquement partie du projet Tangentielle Ouest, ce qui sera d'ailleurs rappelé lors de l'enquête publique.
- **Un habitant de Saint-Germain-en-Laye** aimerait savoir comment se fera **l'arrivée du tram-train au RER A à Saint-Germain-en-Laye** : est-ce que cela se fera en surface ou en souterrain par la rampe de service qui existe ? Est-ce que l'on gardera la possibilité entre Achères et Saint-Cyr de faire circuler des trains car il s'agit d'une ligne stratégique ?
- **Une habitante de Saint-Germain-en-Laye (quartier du Bel-Air)** regrette que le dernier train de la ligne existante soit actuellement à 22h. Il y a certes une amélioration qui est proposée par la Tangentielle Ouest, mais cette usagère se demande pourquoi il n'est pas possible d'avoir les mêmes **horaires** de service que le métro ou le RER parisiens ?
- **Un habitant de Saint-Germain-en-Laye** revient sur la question précédente et regrette que des tram-trains ne circulent pas plus tôt le matin et les jours fériés.
- **Marguerite Vincenot, Présidente de l'Association des Amis de la Forêt** n'est pas du tout convaincue par les arguments avancés au sujet de **l'impact de la station Chêne-Feuillu sur la forêt**. Par ailleurs, d'après elle, la **correspondance** entre la Grande Ceinture Ouest et la ligne allant de Saint-Nom-la-Bretèche vers la Défense pourrait être vraiment améliorée par un **transfert de quai à quai**.
- Au sujet des **correspondances et du souterrain**, **Gilles Fourt (STIF)** indique qu'en ce qui concerne la phase 1 de TGO, un souterrain sera créé entre le quai d'arrivée de la Tangentielle Ouest et la gare RER existante. Cela permettra d'arriver directement dans le hall de la gare et d'assurer une correspondance à pied avec un couloir mécanisé qui sera sous la terrasse du Château. Ainsi, lorsque les gens descendront du tram-train, ils seront dans la zone d'accès RATP pratiquement en bout de quai. Le couloir sécurisé fait partie intégrante du projet et des services rendus par le projet. Cela a été fait en parfaite intelligence avec la ville et le château. La RATP pourrait assurer la maîtrise d'ouvrage de ce sous-terrain.

- Au sujet de **l'amplitude horaire** de la Grande Ceinture Ouest, **Gilles Fourt (STIF)** explique que dans le contrat qui lie le STIF à la SNCF, la SNCF est en charge de réaliser des comptages tous les 4 ans. Des comptages ont été réalisés en 2008 et ne se sont pas avérés très bons. D'autres comptages réalisés au mois de novembre 2012 n'ont pas été meilleurs. Ils mettent en avant le fait que le train est actuellement très peu fréquenté. Tous les trains ont été comptés, même le samedi. Aujourd'hui on a un service qui coûte cher au contribuable et qui est peu utilisé. La faible fréquentation de la Grande Ceinture Ouest est en effet liée à l'insuffisance du maillage, d'où l'idée de prolonger la ligne pour offrir des correspondances. Cela augmentera la fréquentation et un service avec une amplitude horaire plus importante pourra être créé. Le service sera défini au moment où le tram-train sera réalisé. L'amplitude de 6h à minuit est celle prévue dans les études mais si la fréquentation de la Tangentielle Ouest est très supérieure à ce qui est prévu alors il pourra être envisagé d'ajouter des rames supplémentaires et d'augmenter l'amplitude horaire.
- Concernant la station de **Chêne-Feuillu**, **Gilles Fourt (STIF)** rappelle que l'on ne pourra réaliser cette station que le jour où se fera le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Pour des raisons techniques il n'est pas possible de faire s'arrêter des trains à Chêne-Feuillu à l'heure actuelle. Les infrastructures ne le permettent pas. La Commission Mobilité 21 doit se prononcer prochainement sur une hiérarchisation des projets du Schéma National des Infrastructures de Transport. Le devenir de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dépendra des conclusions de la commission. Si la LNPN ne se fait pas, il ne sera pas possible de faire Chêne-Feuillu. Gilles Fourt rappelle par ailleurs que lors de la réunion publique qui s'est tenue à Achères, beaucoup de riverains ont exprimé leurs réserves sur les nuisances liées à la réalisation de la station, notamment en ce qui concerne le stationnement sauvage dans le quartier. Si la concertation laisse entendre que personne n'est convaincu par Chêne-Feuillu, alors cela sera inscrit dans le bilan de la concertation et il en sera tenu compte. Aujourd'hui cette station est prévue en mesure conservatoire.
- Au sujet des **aménagements en gare** notamment à Saint-Nom-la-Bretèche, **Marc Podetti (SNCF)** évoque le fait qu'à l'heure actuelle sur la Grande Ceinture Ouest circulent des trains et que par conséquent les règles de sécurité des traversées sont très strictes. Ces traversées doivent se faire en dénivelé, c'est-à-dire soit par en-dessous comme à Mareil-Marly, soit par au-dessus comme à Saint-Nom-la-Bretèche. Quelqu'un arrivant de Noisy-le-Roi aujourd'hui doit emprunter la passerelle avant de traverser la rue et d'aller sur le quai pour se rendre vers Paris. Le tram-train a pour avantages son potentiel de freinage, d'accélération, son gabarit et son mode de circulation, qui lui permettent de déroger aux règles des trains classiques. C'est pourquoi les stations seront de type tramway : à chaque extrémité de quai sera réalisé un aménagement qui permettra de passer à niveau d'un quai à un autre sans avoir à monter puis descendre (traversée des voies possibles en station). Il en résultera un gain de temps y compris pour les personnes à mobilité réduite et une facilité pour accéder aux quais. Des gares de ce type existent déjà sur la ligne de tram-train T4, elles permettent de passer facilement de quai à quai et de traverser sans avoir à emprunter un passage sous-terrain.
- **Hugues de Pomyers (RFF)** prend la parole afin de répondre à la question relative au **type de matériel** qui circulera sur la ligne Tangentielle Ouest. Il affirme que la ligne sera exclusivement dédiée au tram-train. Il en rappelle rapidement l'historique : l'État avait demandé à RFF de conserver les caractéristiques techniques permettant aux trains lourds et trains de fret d'emprunter la ligne. L'État souhaite que la ligne soit exclusivement réservée au tram-train tout en gardant la possibilité de faire circuler des trains lourds ou le fret si le besoin s'en faisait sentir un jour. Si à long terme il est décidé de faire circuler des trains de fret sur la ligne alors les habitants et les riverains seraient préalablement consultés. La ligne est bien dédiée au tram-train et il n'y a pas de volonté politique de faire circuler des trains de fret. L'idée est simplement de ne pas empêcher les trains de fret de pouvoir un jour emprunter cette ligne afin de ne pas générer de coûts frustratoires trop importants.

- **Maurice Solignac, Vice-président du Conseil général des Yvelines** souhaite faire une dernière remarque. Il rappelle que le Conseil général des Yvelines s'est associé au projet et participe à son financement, même si cela ne relève pas de sa compétence logique, parce qu'il est parfaitement conscient de l'utilité de la ligne. L'opération est un projet structurant pour le département. Elle doit conserver la notion de connexion radiale, d'où l'importance du tronçon Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture – Saint-Germain RER A, mais aussi de la radiale à Achères-Chêne-Feuillu (secteur de Seine Aval). Il faut aussi tenir compte de cette connexion au réseau radial pour mesurer l'utilité de la ligne.
Au sujet du financement, la **rentabilité** a une importance. Maurice Solignac rappelle alors que la rentabilité exprimée sur le secteur de Saint-Germain-en-Laye (pour la phase 1) tourne autour de 8 % alors qu'elle est de 6 % pour le reste de la ligne (phase 1 et phase 2). Cette radiale à Saint-Germain-en-Laye est à ce titre indispensable. Il se dit très confiant sur le futur Contrat de Projets État-Région pour la période 2014 – 2020 qui comportera le secteur de la Tangentielle Ouest. D'après ce dernier, on ne sait pas à quelle hauteur l'État participera au financement mais le principe est inscrit dans ce plan. Il souligne enfin qu'il est rare en France de voir un projet aussi ambitieux que Tangentielle Ouest déjà financé a priori à hauteur des deux tiers par la Région et le département. Il convient d'être très confiant au sujet de la réalisation du projet TGO.
- **Un habitant d'Étang-la-Ville** s'étonne car d'après les supports d'information reçus, il y aurait une **gare à L'Étang-la-Ville entre Mareil-Marly et Saint-Nom-la-Bretèche**. S'agit-il d'un complément d'équipement ? Cet habitant s'interroge de plus sur les relevés de **fréquentation** : ont-ils été faits aux différents endroits du tracé ? A-t-on tiré les leçons de la fréquentation insuffisante de la Grande Ceinture Ouest ?
- **Un habitant de Saint-Germain-en-Laye** se demande s'il sera possible de **traverser depuis les futurs immeubles de la Lisière Péreire** vers la gare de Grande Ceinture directement sur les voies sans avoir à emprunter le souterrain ?
- **Un ancien habitant de Saint-Germain-en-Laye** intervient afin de faire remarquer que les choix historiques étaient pertinents et qu'il convient de tenir compte de l'histoire afin de faire de nouveaux choix plus éclairés (lien Grande Ceinture Ouest - TGO et terminus de la ligne).
- Concernant **la station à L'Étang-la-Ville**, **Sophie Fernier (STIF)** explique que cette nouvelle station est inscrite dans le dossier d'enquête d'utilité publique et qu'elle sera réalisée dans le cadre de la phase 1 du projet. Cette station est prévue dans le dossier qui sera soumis à enquête publique le mois prochain et lors de laquelle il sera possible de s'exprimer.
- Au sujet de la **fréquentation** de la Grande Ceinture Ouest, **Sophie Fernier (STIF)** ajoute que des comptages ont été réalisés en novembre dernier afin de mesurer l'évolution de la fréquentation. Les études ont permis de constater que la fréquentation était stable et ce en raison de l'absence de maillage avec les lignes ferrées radiales existantes (RER A, RER C et lignes Transilien).
- **Sophie Fernier (STIF)** précise que, pour ce qui concerne **la Lisière Péreire**, au droit de la station Saint-Germain Grande Ceinture, et pour toutes les stations de la Tangentielle Ouest, que l'on soit sur le mode train ou sur le mode tramway, des aménagements seront mis en œuvre afin de permettre aux piétons de **traverser les voies en stations**.
- **Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye** intervient au sujet de la **concomitance des travaux de la Lisière Péreire et du tram train** : il déclare que la première phase des travaux du projet d'aménagement Lisière Péreire devrait être largement achevée lors du lancement des travaux du tram-train.
Il ajoute que la grande majorité des questions ont logiquement porté sur la phase 1 bien que cette concertation porte sur la phase 2, ce qui confirme l'idée selon laquelle la phase 1 est

absolument prioritaire. Il faut d'abord réaliser cette phase 1 et ce n'est qu'ensuite que la phase 2 trouvera sa logique.

- **Un habitant de Saint-Germain-en-Laye** pose deux questions :
 - L'absence d'évolution de la fréquentation de la Grande Ceinture Ouest ces quatre dernières années ne le surprend pas. Néanmoins, il aurait d'après lui été souhaitable de disposer des **chiffres de fréquentation** prévus initialement lors de la réalisation de la Grande Ceinture Ouest et de les mettre en perspective avec les chiffres d'aujourd'hui.
 - D'autre part, il souhaite reposer une question très importante relative à la phase 2 qui a déjà été posée mais pour laquelle il n'y a pas eu de réponse : pourquoi avoir une **desserte** deux fois moins importante au nord qu'au sud alors que trois communes très importantes et en pleine croissance démographique seront desservies et qu'au sud il s'agit de petites communes, très résidentielles, et de petits bassins d'emplois ? A moins de vouloir rejoindre Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines - ce qui à terme serait d'après lui souhaitable - le vrai bassin de déplacements est au nord. Dans le projet pourquoi ne pas prévoir une liaison du Camp des Loges vers Poissy et Achères ? Pourquoi est-ce que cela n'a pas du tout été présenté : est-ce techniquement infaisable, très coûteux ou très pénalisant pour la forêt ? De plus, cet habitant souligne qu'alors que, lors de la concertation de 2008, trois tracés avaient été proposés pour la desserte de Saint-Germain-en-Laye, aucune alternative n'a été proposée en ce qui concerne le tracé de la phase 2 de TGO vers le nord. N'est-il pas possible d'envisager un « rebroussement » à Saint-Germain-en-Laye afin de permettre une égalité de desserte vers le nord et vers le sud ?
- Afin de répondre à ces dernières questions, **Gilles Fourt (STIF)** rappelle que le projet Grande Ceinture Ouest a été décidé en 1997, que le chantier a démarré en 2001 et que la ligne a été mise en service en 2004. Effectivement, il a été décidé de réaliser cette ligne dans un contexte politique très particulier (recours des riverains au sujet du projet de saut-de-mouton¹ à Saint-Nom-la-Bretèche). En 1997 les prévisions de trafic réalisées avaient été surestimées.
- En ce qui concerne la solution proposée de « **rebroussement** » à **Saint-Germain Grande Ceinture**, **Gilles Fourt (STIF)** souligne que cette question est délicate. En effet, cela revient à dire qu'il faudrait une ligne Tangentielle Ouest directe entre Saint-Germain RER, Poissy et Achères. Or, cela voudrait dire qu'au niveau du carrefour avec la RN 184, il y aurait un aménagement de voie ferrée très complexe à faire, avec des rayons de courbure rendant l'ouvrage impossible à réaliser en surface. Par conséquent, il faudrait réaliser des aménagements souterrains, permettant de rejoindre directement l'avenue Kennedy. Ces ouvrages coûtent très cher, ce qui aurait lourdement pénalisé l'ensemble du projet. C'est la raison pour laquelle les études relatives à ce projet ont conclu qu'il était déraisonnable d'un point de vue financier de préconiser cette solution. En outre, une deuxième zone de transition serait de plus à créer au niveau du carrefour et techniquement il n'a pas été trouvé de solution. C'est une demande formulée par le Conseil général du Val d'Oise.
La solution de rebroussement à Saint-Germain Grande Ceinture impliquerait en outre de retenir un schéma d'exploitation qui n'est plus en fourche comme celui qui est retenu aujourd'hui mais une configuration beaucoup plus compliquée et coûteuse par rapport au projet qui a été présenté. Il s'est donc agi de trouver un bon compromis entre les solutions techniques et le coût du projet.

¹ Un saut-de-mouton est un dispositif ferroviaire permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par-dessous (pont, tunnel, etc.).

4. Conclusion

- Pour conclure, **Jean-Louis Perrin (STIF)** propose quelques éléments de synthèse de la concertation, laquelle fera l'objet d'un bilan qui sera soumis au Conseil d'administration du STIF. Cette concertation a été très riche puisque plus de 400 avis ont été reçus sans compter les avis internet. Il s'agit d'en tirer les principaux enseignements.
- Jean-Louis Perrin confirme qu'un intérêt fort est porté au projet Tangentielle Ouest phase 2, avec des recommandations et enseignements dont il faudra tenir compte.
- Lors des réunions publiques d'Achères et de Poissy, une attente forte sur **le phasage du projet et sur l'accélération de sa réalisation** est ressortie. Ce soir, ont encore été longuement évoqués le choix des **tracés** et l'articulation des phases 1 et phases 2.
- Le questionnement au sujet de **la gare d'Achères-Chêne-Feuillu** a été abordé sous un angle quelque peu différent lors des réunions publiques d'Achères ou de Poissy. Il ressort de la concertation que si certains usagers y sont très favorables, d'autres craignent les nuisances et évoquent de façon récurrente les impacts environnementaux de cette station. Jean-Louis Perrin insiste quant au fait qu'il faudra, à l'horizon du projet LNPN, et si ce projet est confirmé, regarder de près la réalisation de cette station et prendre de nombreuses précautions.
- Le **prolongement vers Cergy** a été très fortement souhaité, notamment lors des réunions d'Achères et de Poissy. Le **positionnement de la station à Achères**, à l'est ou à l'ouest des voies ferrés, est également remonté.
- **Le tracé retenu** a fait l'objet de questions notamment à Poissy, avec des interventions suggérant de repartir sur des tracés alternatifs à celui de la Grande Ceinture. Là aussi il faut, d'après Jean-Louis Perrin, tenir compte de l'histoire et du fait qu'une première concertation a déjà eu lieu en 2008, tout en reconnaissant que ces questions ont été ré-évoquées en 2013.
- Par ailleurs, il faudra porter un regard précis sur la **restructuration du réseau bus** car ce sujet a également fait l'objet de nombreuses questions au cours de cette phase de concertation.
- Bien sûr, **l'intégration paysagère et le sujet des nuisances acoustiques** devront être traités avec une attention particulière.
- **Le fret** a également été évoqué lors des 3 réunions publiques et beaucoup de questions ont été posées au sujet de l'offre de service (horaires, fréquence, modalités d'exploitation, desserte nord et sud) : il faudra apporter dans les études ultérieures davantage de précisions à ces sujets.
- La demande **d'amélioration de la liaison sans rupture de charge entre Saint-Germain et Cergy** a été entendue. Elle fera partie des choses qu'il faudra approfondir dans le cadre des études de la phase 3, même si l'on sait d'ores et déjà que cela génère des coûts importants, et peut-être des impossibilités techniques.
- Enfin, Jean-Louis Perrin indique que **la concertation se poursuit** et qu'il est toujours possible de s'exprimer.

L'animatrice remercie les participants à la réunion pour leurs questions. Elle précise que le public peut en effet continuer à s'informer et à s'exprimer jusqu'au 17 mai 2013 inclus :

- en laissant un avis sur le site dédié au projet : www.tangentielleouest.fr,
- en utilisant les cartes T pré-affranchies,
- via les urnes placées en Mairie,
- en complétant les fiches d'information distribuées en salle.

Par ailleurs des documents sont disponibles sur le site internet et notamment le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), il sera également possible de consulter la présentation et les comptes rendus des réunions publiques et notamment de la réunion de ce soir.