



**Concertation publique 15 avril – 17 mai 2013**

**Réunion publique du 23 avril 2013 à Poissy**

Centre de Diffusion Artistique

## **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 (TGO) 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 Poissy est la deuxième des trois réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le mardi 23 avril 2013 au Centre de Diffusion Artistique entre 20h et 22h45 et a réuni environ 70 participants.

#### **1.2. Intervenants**

Représentants des porteurs du projet :

- 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
- Hugues de Pomyers, Chargé de Projets, RFF
- Marc Podetti, Chargé de Projet, SNCF Transilien
- Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, secrétaire de la commission des transports et des mobilités, administrateur 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 Frédéric Bernard, Maire de Poissy
- Mot d'accueil de Jacques Picard, Conseiller régional d'Île-de-France, secrétaire de la commission des transports et des mobilités, administrateur du STIF
- Présentation du contexte et des objectifs du projet Tangentielle Ouest 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 TGO, Direction des Projets d'Investissement, STIF

- Temps d'échanges avec le public
- Clôture de la réunion

## 2. Introduction et présentation du projet

---

### 2.1. Ouverture de la réunion publique

L'animatrice de la réunion, 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 de la 2<sup>ème</sup> phase de la Tangentielle Ouest,
- de recueillir les avis, remarques, commentaires, suggestions des participants sur le projet, ses objectifs et caractéristiques.

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

### 2.2. Mot d'accueil de Monsieur le Maire

Frédéric Bernard rappelle en préambule que Poissy attend la Tangentielle Ouest depuis longtemps si bien que le sentiment de la ville est que la ligne n'arrivera jamais. Aussi, Monsieur le Maire se dit satisfait de la réunion de ce soir, signe que le projet avance.

La ville de Poissy est dans l'attente du projet car la ville dispose déjà de la ligne de chemin de fer. De plus, Poissy a la possibilité de faire une station dans le quartier de La Bruyère. Les Pisciacais attendent avec impatience le projet mais compte tenu des délais très longs ils craignent que celui-ci ne se réalise jamais.

Monsieur le Maire souhaite présenter sa position dès l'introduction :

- Concernant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), il réitère la **désapprobation de la ville de Poissy quant au phasage du projet en deux opérations**. En effet, le dossier initial, avant sa dernière actualisation, ne prévoyait qu'une seule phase opérationnelle alors que le réseau ferroviaire existe et que le Conseil général conditionnait initialement son financement notamment à l'interconnexion avec le groupe V. Monsieur le Maire rappelle que différents courriers ont été adressés au STIF, co-signés par les acteurs de la Confluence. Ils soulignaient la priorité du prolongement à l'ouest au-delà de Poissy et vers la Gare d'Achères-ville avec comme corollaire la réouverture de la gare ancienne de Poissy Grande Ceinture. Cette priorité se voit retardée, voire financièrement remise en cause, par le prolongement de la phase 1 entre Saint-Germain RER et Saint-Germain Grande Ceinture. Ce prolongement implique un investissement lourd de 75 millions d'euros dont 9 millions d'euros sont prévus pour la réalisation d'un tunnel piéton sous le parc du château de Saint-Germain-en-Laye. Au-delà de ces lourdes incidences financières, ce prolongement sera, selon le maire, un vecteur de retard du fait d'une mobilisation probable des associations de préservation des sites protégés. De plus, il insiste sur le fait que ce raccordement entrainera une réduction du cadencement des rames (deux branches au lieu d'une) alors que le bassin de population de la PAC (Poissy, Achères, Conflans-Sainte-Honorine) représente plus de 290 000 habitants et que la gare d'Achères va devenir une ligne d'interconnexion RER / TGO.  
Pour toutes ces raisons, la ville maintient la proposition substitutive au prolongement à Saint-Germain RER A, c'est-à-dire la mise en service d'une liaison avec bus en site propre à haut niveau de service. Néanmoins, si ce prolongement à Saint-Germain-en-Laye est

maintenu, il convient selon le maire de le reporter et d'engager prioritairement le prolongement jusqu'à Achères y compris en termes de financement et de respecter le calendrier de la phase 2 conformément aux déclarations du Premier Ministre du 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris, qui définissent une mise en service en 2020.

Monsieur le Maire rappelle que Poissy avait fait une proposition pour faire passer la Tangentielle Ouest par le haut de Poissy pour rejoindre le secteur de Poncy afin de désenclaver le quartier de la Coudraie, avant de redescendre dans le centre-ville. Il rappelle que le réalisme a fait préférer la reprise du projet initial afin d'aller vite.

Monsieur le Maire estime que l'ajout de ce prolongement entre Saint-Germain Grande Ceinture et Saint-Germain RER A (virgule<sup>1</sup> dont il reconnaît malgré tout l'intérêt pour les territoires directement concernés) risque de bloquer le projet. Toutes ces questions chamboulent le tracé, or il serait préférable d'après lui de s'en tenir au projet initial afin d'aller très vite.

- Par ailleurs, Monsieur le Maire insiste, en matière de mobilité, sur le fait de **favoriser le recours aux transports en commun** et de réduire au maximum l'utilisation de la voiture. Poissy est selon lui une ville asphyxiée par la voiture. Il s'agit d'adopter une politique de mobilité plus adaptée au monde moderne.
- Pour conclure, Monsieur le Maire considère que la **Tangentielle Ouest est un projet important**, coûteux, mais dont le coût a été prévu. D'après lui le projet est cohérent mais il ne faut pas ajouter des tracés dans chaque ville ou prendre en considération des problématiques propres à chaque ville qui remettraient en cause la cohérence du projet et l'empêcheraient d'aboutir. Monsieur le Maire se déclare en attente de réponses claires tant pour le conseil municipal que pour ses concitoyens.

### **2.3. Intervention de Jacques Picard, conseiller régional d'Île-de-France, secrétaire de la commission des transports et des mobilités, administrateur du STIF**

Jacques Picard met en avant les raisons pour lesquelles la Région Île-de-France est présente : le STIF est en co-maîtrise d'ouvrage sur ce projet et le STIF est présidé par la Région. En tant que financeur, la Région est intéressée par le projet Tangentielle Ouest, projet inscrit dans le Plan de mobilisation de 2008.

Malgré des délais qui peuvent paraître trop longs, Jacques Picard précise qu'il s'agit de délais habituels et que le projet respecte son calendrier. Le projet se situe pratiquement au stade de l'enquête publique pour la phase 1, et est un petit peu moins avancé pour la phase 2, compte tenu du fait que cette phase rencontre davantage de difficultés, notamment liées au tracé.

Il faut viser au maximum un rapprochement des deux calendriers. Le calendrier sera tenu, il est opérationnel et correspond aux calendriers des autres projets d'Île-de-France.

Le projet est cohérent avec le plan de déplacement urbain et inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France, schéma qui est actuellement en enquête publique. Jacques Picard souligne qu'il s'agit d'un projet dont on n'est plus en train de rêver : il est bien inscrit dans tous les plans de transport et d'urbanisme. Par ailleurs, le projet Tangentielle Ouest est en cohérence avec l'ensemble des projets structurants de tangentiels de moyenne et de grande couronnes : la Tangentielle Nord (qui est en phase travaux) et la Tangentielle Ouest vont lier des pôles importants d'activités que sont les pôles de Cergy, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Saint-Germain-en-Laye ; le Tram-Train Massy-Evry, qui sera très certainement prolongé jusqu'à Versailles. Jacques Picard précise que c'est le projet initialement appelé projet « Lutèce » qui est en train de se réaliser, c'est-à-dire un projet de liaison des villes nouvelles, qui existait déjà dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme établi en 1965.

---

<sup>1</sup> Le terme « virgule » de Saint-Germain est parfois employé par le public et correspond à la partie du tracé de la phase 1 du projet Tangentielle Ouest reliant Saint-Germain Grande Ceinture à Saint-Germain RER.

Tout cela constitue selon Jacques Picard un schéma cohérent de liaisons de banlieue à banlieue, à la fois de qualité, rapide et desservant finement les territoires de banlieue.

Pour la phase 1, les choses ne sont pas amenées à changer radicalement car le projet en est au stade de l'enquête publique. Il y a des questions environnementales à traiter, mais il s'agit avant tout de réaliser un transport en commun qui permettra de favoriser le report modal. Il met en avant le fait que le trafic annoncé est conséquent, que les gens qui travaillent dans le secteur de Cergy ou d'Achères attendent ce mode de transport performant avec impatience. De plus, Jacques Picard affirme que le financement de la phase 1 du projet n'enlève rien à la phase 2.

Au sujet de l'offre de service, Jacques Picard explique que : s'il s'avère qu'une dissymétrie très importante existe dans la fréquentation de la ligne entre les pôles d'Achères et de Saint-Quentin-en-Yvelines alors la desserte pourra évoluer, et pourra être densifiée. Rien n'est figé à cet égard du seul fait de la réalisation de l'antenne de Saint-Germain.

La Tangentielle Ouest est un projet très attendu et il ne s'agit plus d'un rêve.

## 2.4. Présentation du projet

- Gilles Fourt, Chef de la division FER à la Direction des Projets d'Investissement du STIF présente le contexte du projet Tangentielle Ouest ainsi que ses objectifs principaux.
- Marc Podetti, Chargé de projet SNCF, intervient au sujet de la réalisation et de l'insertion du site de maintenance et de remisage à Versailles.
- Sophie Fernier, Chargée de projet Tangentielle Ouest 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](http://www.tangentielleouest.fr))

## 3. Echanges avec la salle

---

- **Daniel Debus, Conseiller municipal de Poissy** pose une première question : une liaison est-elle possible entre la Tangentielle Ouest et **Achères-Grand-Cormier** dont la gare existe déjà, ce qui éviterait d'engager des dépenses afin de réaliser la gare d'Achères Chêne-Feuillu ? Il regrette que la ligne Tangentielle Ouest ne soit pas prolongée jusqu'à Versailles et rejoint Monsieur le Maire au sujet de l'antenne de Saint-Germain-en-Laye : il est incompréhensible que la liaison Saint-Germain Grande Ceinture – Saint-Germain RER via le Camp des Loges soit réalisée dans le cadre de la phase 1, alors que ce n'est pas la priorité. La priorité, selon Daniel Debus, est une liaison allant de Cergy à Versailles.
- **Karl Olive, Conseiller général** salue la qualité de la présentation et le partenariat entre l'État, le STIF et la RIF. Il fait part de sa frustration, partagée avec Monsieur le Maire : son sentiment est que les Pisciacais sont les « parents pauvres » du projet. Cela fait 70 ans que la ville attend le projet, pour autant l'antenne de Saint-Germain est réalisée en priorité et ce alors même que les voies existent déjà à Poissy. Ses attentes sont les suivantes :
  - Comme à Saint-Germain-en-Laye ou à Versailles, une attention particulière devra, selon lui, être accordée à **l'insertion de la ligne** dans le quartier de La Bruyère, quartier qui connaît déjà des problèmes liés au stationnement et au trafic automobile.
  - Il insiste de plus sur la nécessité de **réhabiliter la gare de Poissy Grande Ceinture**, de prendre en compte les alentours et le **cadre de vie**. Il faut selon lui

réaliser des places de **stationnement** ; le Conseil général serait prêt à s'engager sur ce point, de même que, peut-être, sur la mise en place de murs anti-bruits.

Il s'interroge au sujet de l'action de l'État et notamment quant à sa participation au **financement** : que se passera-t-il si l'État ne finance pas ?

Dans la mesure où beaucoup de retard a été pris, ne peut-on pas imaginer qu'une **station soit réalisée dans un premier temps à Poissy** avant de continuer plus au nord ? Il ne croit pas à la réalisation de la gare d'Achères-Chêne-Feuillu ni à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

- **Un habitant de Poissy Sud** regrette les problèmes de diffusion de la Lettre d'information dans certains quartiers. Concernant le tracé actuel, il évoque le démarrage d'un projet d'ampleur à Poissy Sud : **les terrasses de Poncy**. Ainsi il aurait été préférable selon lui de réaliser une gare dans le secteur de la Coudraie plutôt que de desservir Saint-Germain-en-Laye (notamment la forêt, le golf et le Camp des Loges) qui est déjà très bien desservi. Il suggère de revoir le tracé via Poissy Sud et Chambourcy, afin d'offrir une desserte plus intéressante pour les Pisciacais.
- **Gilles Fourt (STIF)** apporte les premiers éléments de réponse. Il revient sur le **choix du tracé** et les arrêts. Il rappelle que la concertation sur la phase 1 s'est tenue fin 2008 et s'est prolongée jusqu'au début 2009. C'est à l'issue de cette concertation que le choix de la desserte par le Camp des Loges a été retenu. Ce n'est pas un choix arbitraire mais qui au contraire résulte des réunions publiques et des débats de cette concertation. C'est le tracé par le Camp des Loges qui a été retenu car ce quartier a de fortes potentialités de développement, avec la présence du stade, le renforcement du camp militaire, et c'est au vu du potentiel de développement de ce quartier que ce choix a été fait. Lorsque le STIF a tiré le bilan de la concertation, il a pris acte de ces demandes et a poursuivi les études dans ce sens.
- En ce qui concerne **le prolongement jusqu'à Poissy**, c'est précisément car des débats et des désaccords importants ont émergé il y a 4 ans au sujet du passage de la Tangentielle Ouest au centre de Poissy, que la phase 2 du projet a pris du retard. Si, en 2013, les débats de 2009 relatifs à la desserte de Poissy sont rouverts, ceux-ci risquent de ralentir le projet et de reporter encore la mise en service de la phase 2.
- **Marc Podetti (SNCF)** rappelle que plusieurs **tracés** ont été envisagés (le passage par le centre-ville, le passage en lisière de forêt par l'Étoile d'Ayen, et enfin le passage par le Camp des Loges). Une réunion publique a eu lieu à Saint-Germain-en-Laye à ce sujet, à laquelle un grand nombre d'habitants étaient présents. A l'issue de la réunion publique et par délibération du conseil municipal, c'est le tracé par le Camp des Loges qui a été retenu. Le rôle de la maîtrise d'ouvrage était alors de poursuivre les études en tenant compte de ce tracé.
- En ce qui concerne le **prolongement jusqu'à Poissy** : **Marc Podetti (SNCF)** rappelle que le Contrat de Projet Région-Département (CPRD) apporte 200 millions d'euros au projet Tangentielle Ouest, avec deux demandes :
  - réaliser au plus vite la phase 2 dans la suite de la phase 1,
  - réaliser une correspondance de qualité, pour la phase 2, avec le groupe V, c'est-à-dire avec les lignes Paris-Saint-Lazare - Mantes.

Par conséquent, le rôle de la maîtrise d'ouvrage est d'étudier le tracé ferroviaire de la phase 2 en respectant ces deux demandes. Un moyen de créer une correspondance avec le groupe V a été étudié au niveau d'Achères-Chêne-Feuillu. Compte tenu de la fréquence très importante des trains circulant sur la ligne du groupe V, il est impossible de réaliser cette gare de correspondance tant que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) n'est pas mise en service. L'autre scénario envisageable était de réaliser une liaison ferroviaire urbaine et

de traverser Poissy par le centre-ville jusqu'à Poissy RER puis de prolonger le tracé en rejoignant Achères-Ville par l'ouest. Cette possibilité permettait d'assurer une correspondance de qualité avec le groupe V en gare de Poissy RER. Cette solution urbaine a fait l'objet d'échanges entre les partenaires, les financeurs et les élus. Un courrier co-signé par les maires de Poissy, d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine et par la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise a été adressé au STIF pour lui demander de poursuivre au plus vite le projet de Tangentielle Ouest phase 2 en conservant le tracé ferroviaire.

- Au sujet de **la gare de Poissy Grande Ceinture** : **Marc Podetti (SNCF)** affirme que le bâtiment de Poissy Grande Ceinture ne restera pas en l'état. Ce site comprend plusieurs zones : le talus, le bâtiment, ses abords et le parvis. Le parvis a fait l'objet d'une cession auprès de la Ville et est devenu un terrain de sports urbains. Les abords de la gare seront réaménagés, il faudra soigner le lien entre les quais et la ville. Les quais seront refaits. Le bâtiment voyageur sera soit totalement détruit, soit réhabilité. Il pourra aussi être jugé cessible, et dans ce cas une négociation pourra être engagée entre la SNCF et la Ville de Poissy.
- Au sujet du **bruit généré par le matériel roulant**, **Marc Podetti (SNCF)** indique que tout matériel roulant doit respecter des normes très strictes en termes de niveau de bruit. Le matériel roulant répondra à ce référentiel et à ces exigences. Des mesures de bruit avant et après la mise en service seront réalisées. S'il s'avère que le niveau de bruit dépasse les normes imposées, alors des mesures correctrices seront engagées (traitement supplémentaire des roues ou revêtement particulier des rails, réalisation de murs anti-bruit). Après la mise en service, de nouvelles mesures de bruit seront réalisées.
- Sur les aspects liés à **l'intégration paysagère sur le quartier La Bruyère**, **Hugues de Pomyers (RFF)** précise qu'il n'y aura pas de difficultés majeures concernant l'insertion paysagère du tram-train dans ce quartier, compte-tenu du fait que le tracé emprunte en grande partie l'infrastructure existante.
- **Gilles Fourt (STIF)** ajoute que l'étude d'impact mesure l'ensemble des impacts du projet et présente les mesures compensatoires à mettre en œuvre le cas échéant. Elle est soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale qui pourra rappeler les maîtres d'ouvrage à l'ordre si elle estime que les mesures compensatoires proposées ne sont pas suffisantes. Lors de l'enquête publique, le public pourra consulter l'avis de l'Autorité Environnementale, les réponses faites par le STIF ainsi que l'étude d'impact et pourra faire part de ses remarques au commissaire enquêteur. A chaque étape de la procédure il existe des moyens d'information par lesquels le public a la possibilité de faire part de ses remarques.
- En ce qui concerne **la gare d'Achères-Grand-Cormier** : d'après **Gilles Fourt (STIF)**, il n'est pas raisonnable d'aller à Grand-Cormier, car les impacts seront importants et il sera nécessaire de faire un rebroussement pour retourner à Achères-Ville. Le meilleur choix est d'aller directement à Achères-Ville.
- Au sujet du **stationnement**, **Gilles Fourt (STIF)** indique que l'ensemble des stations génère de l'inquiétude quant au stationnement. La tentation des gens qui habitent loin est de venir en voiture. Or, à Poissy, le site est contraint, il ne sera pas possible de créer aux abords de la gare de Poissy un parking avec stationnement gratuit. L'idée est que les gens qui habitent à proximité de la gare viennent à pied ou en modes doux. Ceux qui habitent plus loin pourront venir en bus. L'enjeu majeur est de réorganiser le réseau de bus afin que les habitants et les riverains puissent rejoindre la gare sans difficulté et dans de bonnes conditions. Réaliser un parking d'ampleur ne serait pas envisageable dans un centre urbain dense, d'autant que son coût ne pourra être intégré au coût global du projet.

- En ce qui concerne le **financement** : initialement, en 2006 le coût des phases 1 et 2 était estimé à 200 millions d'euros (sur cette base il avait été décidé dans le cadre du Contrat de Projet Région-Département que 100 millions seraient apportés par la Région et 100 millions par le Conseil général des Yvelines). **Gilles Fourt (STIF)** précise que lors de la finalisation des études de schéma de principe de la phase 1, il y a un an et demi, l'estimation est alors passée à 220 millions d'euros pour la phase 1 et à 135 millions d'euros pour ce qui est de la phase 2, sachant que ces estimations seront affinées dans le cadre des études ultérieures. La participation de l'État au financement est un enjeu important du projet. Il est envisagé que le financement puisse se répartir en 3 tiers entre État, Région et Département. L'actualisation des Contrats de projet se fera dans le cadre des annonces relatives au Nouveau Grand Paris.
- **Gilles Fourt (STIF)** ajoute que la réalisation d'un projet implique la réunion de 3 conditions :
  - une Déclaration d'Utilité Publique (DUP),
  - des études d'avant-projet (AVP) qui permettent de figer le coût du projet,
  - et enfin le plan de financement.

Aujourd'hui pour la phase 1 de la Tangentielle Ouest, ces 3 conditions ne sont pas encore réunies, mais Gilles Fourt se dit confiant : la DUP devrait être obtenue en 2014, les études d'avant-projet (AVP) sont enclenchées et devront permettre de consolider l'enveloppe de 220 millions. Enfin le plan de financement sera discuté au deuxième semestre 2014 en fonction du coût du projet stabilisé.

Sur la phase 2, les trois mêmes conditions sont exigées : une enquête publique au 2ème semestre 2014 en vue de l'obtention d'une DUP en 2015 ; pour les études AVP, les financements sont annoncés et les études pourront peut-être avancer un peu plus vite que sur la phase 1, puisque les contraintes d'insertion paysagère sont moindres que dans la plaine de Versailles.

Les processus des phases 1 et 2 « sont sur de bons rails ».

- **Jacques Picard (Région IDF)** rappelle qu'aujourd'hui c'est le Nouveau Grand Paris qui prévoit l'ensemble des projets d'ici 2030 et qui assure leur financement. Le fait que la Tangentielle Ouest (phases 1 et 2) soit inscrite dans le Nouveau Grand Paris est une garantie importante pour son financement et donc sa réalisation. Jacques Picard invite en revanche à la prudence en ce qui concerne la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). En effet, il y aura une priorisation dans les projets ferrés, déterminée par la Commission Mobilité 21. Aujourd'hui la ligne J et le RER A jusqu'à la Défense et Saint-Lazare sont les lignes les plus engorgées et constituent l'un des plus gros nœuds du réseau francilien : entre Poissy et Mantes il n'y a que deux voies pour absorber l'ensemble du trafic. L'amélioration de la régularité et de la capacité des lignes est en l'état impossible car toute perturbation a des conséquences en chaîne sur l'ensemble de la ligne. Le débat public qui a eu lieu au sujet de la LNPN a porté essentiellement sur la nécessité impérieuse de désengorger la ligne entre Paris et Mantes. Cependant, sa réalisation est délicate car il s'agit d'un tunnel de 25 kilomètres, au coût de 5 milliards d'euros. Si la LNPN est réalisée, cela veut dire que les sillons libérés entre Mantes, Poissy et Paris permettront la liaison de la Tangentielle Ouest avec la ligne J et le groupe V : la question de la gare de Chêne-Feuillu se posera alors indépendamment de la gare de Confluence. La politique de la Région est de favoriser et de financer l'accès au réseau à grande vitesse national dans le pourtour de l'Île-de-France (c'est le cas à Massy, à Roissy, à Marne-la-Vallée...) mais on ne voit pas comment accéder depuis la Confluence à ce réseau ferré à grande vitesse national. Cette gare Confluence ne se fera peut-être pas, en revanche la LNPN pourrait être réalisée et ce malgré les difficultés (tunnel, investissement nécessaire de 5 milliards d'euros...).

- **Au sujet du choix du tracé dans les quartiers sud de Poissy, Gilles Fourt (STIF)** affirme une nouvelle fois que le débat a déjà été engagé et qu'il faut privilégier la réalisation du projet plutôt que ré-ouvrir des débats qui ont déjà eu lieu.
- Intervention de **Monsieur le Maire** : il pourrait y avoir deux gares à Poissy : l'une en interconnexion avec le RER A et l'autre avec Eole.  
D'après Monsieur le Maire, le tracé de la Tangentielle Ouest est intéressant par sa rapidité : il permettra aux usagers de gagner du temps. Ainsi il appelle de ses vœux la participation financière de l'État. Le Maire affirme son attachement à la station Achères-Chêne-Feuillu afin de desservir le Technoparc ainsi que les usines PSA. Il s'agit de défendre l'emploi. La virgule de Saint-Germain-en-Laye est certainement importante pour les habitants, mais le secteur de Poncey est lui aussi amené à se développer et va apporter de l'emploi. Le Maire s'interroge sur les moyens de transports qui permettraient d'emmener les habitants de Saint-Germain-en-Laye jusqu'à ce secteur en fort développement ; peut-être s'agit-il d'un autre projet de transports en commun ?
- **Monsieur le Maire** exprime son inquiétude : une fois que la gare de Saint-Germain-en-Laye sera réalisée, restera-t-il assez d'argent pour réaliser la gare de Chêne-Feuillu, aller à Poissy, voire plus loin ? La desserte de ces territoires constitue un véritable besoin.  
**Monsieur le Maire** précise qu'il partage la volonté de ne pas porter atteinte au secteur de Saint-Germain-en-Laye ; il convient également d'être vigilant au secteur de La Bruyère pour ne pas que les habitants du quartier de La Bruyère ne soient dérangés par un nombre trop important de voitures qui viendraient encombrer le secteur, avec une gare aux abords de laquelle on ne pourrait pas stationner. Monsieur le Maire estime qu'il convient de réfléchir à implanter un parking en silo.  
**Monsieur le Maire** s'interroge par ailleurs sur le lien **entre la gare de TGO et la gare de RER actuelle à Poissy**.  
Il insiste enfin quant à la nécessité d'innover afin de relier les deux pôles, de manière à ce que les gens qui arrivent à Poissy puissent accéder à toutes les gares sans difficultés. Si les gens ne peuvent pas se garer ni accéder au RER A, la ligne Tangentielle Ouest ne sera pas suffisamment fréquentée et elle perdra de son intérêt.
- **Un habitant de Chambourcy** évoque le risque de contestation très fort liée à la réalisation de la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye. Il pose la question suivante : n'est-il pas possible de **dissocier cette partie du tracé** du reste du projet afin que cela ne bloque pas l'ensemble ? Il demande si **des bilans carbone et emplois** ont été ou seront réalisés ?
- **Tchérylène Mairet, vice-présidente de l'Association Cœur de Poissy et élue du canton de Poissy Sud** s'interroge : la ligne Tangentielle Ouest sera-t-elle empruntée par **le fret** ? Par ailleurs est-il prévu, comme l'indique la ville de Saint-Cyr-l'École, que des convois militaires utilisent cette ligne ?
- **Un habitant de Poissy** se demande si un **parking en hauteur** sera réalisé aux abords de la gare, et si oui de quelle hauteur sera l'ouvrage.
- **Un habitant de Poissy et acteur associatif** insiste quant au fait que des quartiers enclavés existent à Poissy alors qu'une 3<sup>e</sup> gare est prévue à Saint-Germain-en-Laye. Il regrette que l'on se focalise sur la « virgule » de Saint-Germain-en-Laye alors que d'autres besoins plus urgents existent pour désenclaver certains quartiers. Cet habitant regrette par ailleurs que l'accent ne soit pas suffisamment mis sur la concertation avec le public, qu'il s'agisse avant tout d'information.



- Au sujet du **bilan carbone et emplois**, **Gilles Fourt (STIF)** indique que les dossiers d'études respectent la réglementation en vigueur. Si un bilan carbone est exigé dans le cadre de l'enquête publique, alors il sera réalisé.
- **Gilles Fourt (STIF)** indique que « **l'antenne de Saint-Germain** » fait partie intégrante du projet Tangentielle Ouest phase 1 soumis à enquête publique. Par conséquent elle ne peut être dissociée du projet.
- **Hugues de Pomyers (RFF)** confirme que la **ligne sera entièrement dédiée au tram-train**. L'État a demandé par courrier de conserver la possibilité technique de faire rouler du fret, mais il n'est absolument pas prévu d'utiliser la ligne pour du fret aujourd'hui. Si, à très long terme, la ligne devait être empruntée par le fret, il s'agirait d'un nouveau projet : à ce titre, le public serait de toute façon consulté, une autre concertation serait organisée. Pour ce qui est des convois militaires, rien n'a été dit à ce sujet et cela n'est absolument pas prévu, à la connaissance des porteurs du projet.
- **Marc Podetti (SNCF)** précise par ailleurs que les **passages à niveau** seront traités en mode tram-train ce qui n'est pas du tout adapté au fret. Le courrier de l'État exprime de façon très claire que la ligne sera dédiée tram-train.
- **Gilles Fourt (STIF)** ajoute que le courrier de l'État est un **gage important** quant au fait que la ligne sera dédiée à la Tangentielle Ouest.
- **Gilles Fourt (STIF)** affirme qu'il n'y a **pas de projet de parc relais** à côté de la gare de Poissy. S'il devait y avoir un parking, alors ce projet serait indépendant du projet Tangentielle Ouest et devrait impliquer la Ville. Le rabattement se fera ainsi par d'autres moyens. La liaison entre les quartiers et le plan de desserte des transports en commun est un vrai sujet, mais ce n'est pas la Tangentielle Ouest qui y répondra à elle seule. Il faudra absolument trouver des réponses satisfaisantes afin que le rabattement bus vers la halte Tangentielle Ouest se fasse dans de bonnes conditions.
- **Patrick Meunier vice-président de l'association Mieux vivre à Saint-Germain Sud** exprime un regret : selon lui les **quartiers Nord de Poissy** (Saint-Exupéry) ne sont pas suffisamment desservis. Or, si le tram-train sortait de la Grande Ceinture au moment où celle-ci entre dans la forêt vers Achères et que l'on créait une station à Saint-Exupéry, puis que l'on suivait les voies du groupe V, cela rendrait service aux habitants. Patrick Meunier estime que Poissy ne doit pas être considérée comme une ville de transit, et qu'il convient de réaliser une vraie ligne de desserte de Poissy, même si elle est plus coûteuse.
- **Un habitant de Poissy** s'étonne qu'aucune étude n'ait été faite concernant une gare à la **Plaine de Carrières**, qui permettrait d'éviter le « bouchon » sur les lignes RER au niveau de Poissy. Cela permettrait également selon lui de prendre en compte la réalisation future du port d'Achères, qui va générer un trafic important.
- **Anne Pierquin, Directrice générale adjointe de l'agglomération de Cergy-Pontoise** évoque les points suivants :
  - La Tangentielle Ouest est capitale pour Cergy comme **liaison vers la Confluence et Poissy**.
  - L'agglomération de Cergy-Pontoise souhaite que les études de correspondances à Achères entre le RER A et TGO soient efficaces (correspondances quai à quai).
  - Concernant l'antenne de Saint-Germain-en-Laye, l'agglomération de Cergy-Pontoise a les mêmes interrogations quant aux priorités données aux différents tronçons.
  - Pour l'agglomération de Cergy-Pontoise, la priorité est que la Tangentielle Ouest arrive au plus vite à Achères.

- **Un habitant de Poissy Nord** regrette le manque de concertation des habitants : le projet ne présente d'après lui qu'un simple tracé et n'a pas une véritable vocation de desserte du territoire, notamment du quartier Saint-Exupéry ou de Poissy Sud.
- **Gilles Fourt (STIF)** précise que la demande de **desserte du quartier Saint-Exupéry** a été entendue mais qu'il faut prendre en compte ce que cela représente en termes d'ouvrages supplémentaires et de coûts, et rester très prudents.
- Au sujet de la **gare en Plaine de Carrières**, **Gilles Fourt** indique qu'il s'agit d'une gare réalisée dans le cadre du projet Eole. Le projet Eole a obtenu une Déclaration d'Utilité Publique le 30 janvier 2013 à condition que la maîtrise d'ouvrage (RFF) puisse garantir qu'un arrêt supplémentaire dans la boucle soit créé. Toutes les études réalisées démontraient que cet arrêt était irréalisable et impacterait l'ensemble des trains. RFF ne pouvait par conséquent réaliser cet arrêt que si le STIF (qui définit l'offre de service) s'engageait en ce sens. Il n'est pas réaliste de prévoir des arrêts supplémentaires à Carrières, à Poissy dans le quartier Saint-Exupéry, etc. Concernant la station à Chêne-Feuillu, elle est conditionnée à la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).
- **Gille Fourt** précise que le **prolongement à Cergy** constitue en quelque sorte la phase 3 de la Tangentielle Ouest. Mais avant de penser au prolongement, il est nécessaire de concrétiser les phases 1 et 2. Les choix qui seront faits sur Achères (passage à l'est ou à l'ouest) seront déterminants pour la suite du projet.
- Au sujet du **port d'Achères** : le Grand Port d'Achères doit faire l'objet d'un débat public prochainement. Il faudrait effectivement pouvoir desservir le Grand Port d'Achères. Il s'agit de l'un des enjeux de la phase 3 de la Tangentielle Ouest.
- **Gabriel Poifoulot, Directeur Adjoint à la stratégie territoriale de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise**, insiste quant au fait que la correspondance doit avant tout être efficace à Achères et être économiquement cohérente et efficace.
- **Un habitant de Poissy** vivant à proximité de la gare de Poissy Grande Ceinture s'inquiète du trafic lié aux gens venant rechercher d'autres personnes à la gare. Il demande ce qui est envisagé à cet égard en termes de **stationnement et de « dépose minute »**.
- **Un habitant de Poissy** estime que la **solution par bus est bien plus efficace** qu'une solution par tram-train avec des correspondances multiples à Achères, à Poissy, à Saint-Cyr-l'École, etc. Les usagers continueront selon lui à utiliser les bus. Cet habitant s'interroge par ailleurs sur la création d'une gare à Saint-Cyr-l'École et non à Saint-Quentin-en-Yvelines qui constitue un grand bassin d'emplois. Enfin, il fait part de ses inquiétudes au sujet des nuisances sonores et des impacts du projet notamment sur le boulevard Rose, situé à proximité de la voie ferrée, et s'interroge quant à l'avancée des études relatives aux bus électriques.
- **Un habitant de Poissy** souhaiterait qu'une synthèse des différents **points d'interconnexion** entre TGO, le RER A à Poissy, le RER A à Saint-Germain-en-Laye, Eole, LNPN soit mise à disposition du public.
- **Un habitant** se demande si le tracé actuel tient compte des **évolutions économiques** potentielles des villes traversées ? Il ajoute avoir l'impression que le passage dans Poissy se fait en raison de la ligne existante et non des perspectives de développement du secteur.

- **Marc Podetti (SNCF)** revient sur le matériel du **tram-train**. Il s'agit d'une rame de tramway dont on renforce le châssis afin d'augmenter la vitesse ainsi que le potentiel d'accélération et de freinage. Ce matériel est adapté aux voies ferroviaires et aux voies de tram.
- Au **niveau du bruit**, il rappelle que des normes doivent être respectées. A titre d'exemple, en Seine-Saint-Denis, il existe une ligne (la ligne T4 Aulnay-Bondy), qui dispose d'un matériel tram-train et traverse un milieu urbain dense. Or, il s'avère que les voitures font plus de bruit que le tram. Il incite les participants à aller le constater sur place.
- Concernant la comparaison avec le mode bus, **Marc Podetti (SNCF)** rappelle que l'objectif des transports en commun est de transporter le plus de voyageurs possible. Le tram a une grande capacité (250 places) et circule à une vitesse plus importante qu'un bus. Le tram train est donc ici préféré à un bus.
- Concernant la question relative aux aménagements prévus aux abords de la gare de Poissy pour favoriser la **dépose rapide**, **Gilles Fourt (STIF)** admet qu'il s'agit d'un sujet important : la conception du site devra permettre de répondre aux besoins de dépose minute.
- Pour répondre à la demande en ce qui concerne les **précisions relatives à l'interconnexion**, et les données mises à dispositions du public, **Gilles Fourt (STIF)** précise que le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est en ligne sur le site du projet ([www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr)).
- Pour ce qui est des **prévisions de trafic** et la prise en compte des potentiels de développement des villes, **Gilles Fourt (STIF)** explique que les services des villes ont été interrogés afin de s'assurer que l'ensemble des secteurs urbains ont bien été pris en compte. Les prévisions sont basées sur les hypothèses d'évolution des emplois et de l'habitat à l'horizon 2020, telles qu'elles apparaissent dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). C'est à ce titre qu'a été pris en compte le développement du secteur du Camp des Loges (renforcement des fonctions de commandement militaire et projet Galileo notamment).
- **Un habitant de Poissy** remercie pour la clarté de la présentation et note que le DOCP est un document très complet. Il s'interroge au sujet des **passages à niveaux** :
  - Tous les passages à niveaux seront-ils piétons ?
  - Est-il prévu de rouvrir d'anciens ponts à la circulation ?
  - Par ailleurs, la ligne du RER A est déjà congestionnée, or il est prévu **une voie unique** entre Poissy et Achères. En cas de problème sur cette voie unique, la circulation sera arrêtée. Le changement aurait pu se faire à Chêne-Feuillu mais comme la réalisation de la station est reportée, comment sera gérée la voie unique ?
- **Frédéric Bernard, Maire de Poissy** évoque les discours sur le Grand Paris et sur les intercommunalités, qui vont devenir de plus en plus grandes : au final, est-ce que ce ne sont pas les communes qui vont devoir participer au financement des projets ?
- **Un habitant de Poissy** se demande si les moyens d'interconnexion ont bien été pris en compte, notamment au niveau des horaires, afin de **faciliter les correspondances** avec les transports existants et de fluidifier les déplacements de banlieue à banlieue.

- **Gilles Fourt (STIF)** indique que l'identification d'un certain nombre de **passages à niveau** a été faite dans les études : il s'agit de rétablir les fonctions existantes, mais pas d'ajouter de nouveaux passages à niveau, ce qui serait contraire à la politique nationale en la matière.
- **Hugues de Pomyers (RFF)** précise que **les passages à niveau sont réglementés** selon 4 catégories, qui requièrent des équipements bien définis. Les solutions retenues seront celles qui sont les plus satisfaisantes au niveau de la sécurité. L'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) devra approuver le dossier de sécurité qui lui sera soumis. Si l'EPSF estime que les solutions retenues par les maîtres d'ouvrage sont insuffisantes au niveau de la sécurité, alors de nouvelles propositions seront faites. Il rappelle que l'accident de passage à niveau qui a eu lieu à Allinges en Haute-Savoie, et dont le procès est en cours, a beaucoup marqué les esprits. Les exigences de sécurité sont une priorité dans le traitement des passages à niveau.
- En ce qui concerne le **fonctionnement de la ligne**, **Marc Podetti (SNCF)** indique que la ligne de Grande Ceinture comporte deux voies parallèles, sauf au niveau du Triangle des Ambassadeurs : les deux voies de Grande Ceinture se séparent alors. Il n'était pas possible d'utiliser les deux voies parallèles depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères-Ville. Il y aura par conséquent **une portion de voie unique** avec une fréquence d'un tram-train toutes les 10 minutes. Toutefois, si des problèmes d'exploitation venaient à avoir lieu, ils se produiraient en station (Achères-Ville ou Achères-Chêne-Feuillu), où il y a bien deux voies. La cadence de l'offre a été étudiée en lien avec la configuration en voie unique afin de prévenir toute difficulté.
- **Gilles Fourt (STIF)** confirme que le projet Tangentielle Ouest vise à favoriser **l'interconnexion** avec le RER A et avec le RER C, notamment.
- Pour ce qui est de **l'intégration des aménagements au financement global du projet**, **Gilles Fourt (STIF)** précise que ce qui est strictement nécessaire au projet est pris en charge par les financeurs que sont l'État, le STIF, la Région. Dans certains cas, des aménagements complémentaires, c'est-à-dire qui ne sont pas strictement nécessaires au projet, peuvent être réalisés à la demande des collectivités locales. Dans ce cas, ce n'est pas le projet qui finance ces aménagements. Par exemple, si le parking au droit de l'Allée Royale de Villepreux est réalisé, ce sera à Versailles Grand Parc de financer cet aménagement. En revanche le projet de souterrain pour permettre aux piétons de rejoindre la gare RER A à Saint-Germain-en-Laye fait partie du projet, et sera par conséquent financé dans le cadre du projet. En fonction des choix d'emplacement de la gare à Achères-Ville, il pourra y avoir des coûts supplémentaires. Pour autant, s'il apparaît à l'issue de la concertation que la gare doit être réalisée à l'est des voies, alors ce coût supplémentaire sera supporté par le projet. Si c'est le bon choix, il ne s'agira pas d'un surcoût.

## 4. Conclusion

---

**Jacques Picard (Région IDF)** conclut la réunion publique en constatant que le calendrier des deux phases est en effet très rapproché et ne pourra vraisemblablement pas être optimisé davantage. La Tangentielle Ouest est selon lui un projet cohérent avec les demandes et les besoins de l'Île-de-France. Ce projet est phasé dans le Schéma directeur de la Région Île-de-France.

Par ailleurs, Jacques Picard signale qu'un tram-train ne peut pas régler toutes les problématiques d'une ville et ne peut satisfaire l'ensemble des demandes en termes de desserte. La Tangentielle Ouest a pour vocation de **relier rapidement des pôles majeurs**. Néanmoins, le STIF accompagnera les communes dans l'adaptation de leur réseau de bus. Ainsi, quand la station de

Poissy GC sera mise en service, l'offre de **bus** sera améliorée dans toute la ville, le réseau restructuré comportera une liaison avec Poissy RER.

Par ailleurs, on ne parle aujourd'hui que du financement des infrastructures. Or il reste l'investissement pour les rames et l'exploitation de la ligne. Le constat est le suivant : à l'heure actuelle, le STIF met en œuvre un effort inédit en termes d'investissement pour le matériel roulant et l'exploitation des transports en Île-de-France. A noter également : le Plan de mobilisation pour les transports mené par la Région Île-de-France est le plus gros investissement en faveur des transports depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle et le métro de Bienvenüe : par exemple, d'ici 2014, nous aurons 14 tramways en service en Île-de-France.

En termes de desserte, la Tangentielle Ouest offrira un tram-train d'une capacité de 350 personnes, toutes les 10 minutes en heure de pointe, et favorisera le report modal pour 18 000 voyageurs par jour. Tout ceci est très positif.

Ce territoire a un avenir qui est en train de s'écrire, notamment au gré des projets de transport qui le traverseront (LNPN, Eole, etc.). Le projet Tangentielle Ouest est bien cohérent avec l'ensemble des perspectives d'avenir du territoire.

\*\*\*\*\*

L'animatrice remercie les participants à la réunion pour leurs questions. Elle précise que le public peut continuer à s'informer et à s'exprimer :

- lors de la prochaine et dernière réunion publique à Saint-Germain-en-Laye, le 16 mai à 20h ;
- en laissant un avis sur le site dédié au projet : [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr) ;
- en utilisant les cartes T pré-affranchies ;
- via les urnes placées en Mairie.