

ARRONDISSEMENT
DE
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

SÉANCE DU

7 JUILLET 2011

Le nombre de Conseillers
en exercice est de 39

OBJET

**Rapports d'activité 2010
des syndicats
intercommunaux :**
**S.I.A. – S.I.D.R.U. –
S.M.E.R.G.C.**

En vertu de l'article L.2131-1
du C.G.C.T.
Le Maire de Saint-Germain-en-Laye
atteste que le présent document
a été publié le 8 juillet 2011
par voie d'affichages
notifié le
transmis en sous-préfecture
le 15 juillet 2011
et qu'il est donc exécutoire.

Le 15 juillet 2011

Pour le Maire,
Par délégation,
Le Directeur Général des Services


Amaury de BARBEYRAC

L'an deux mille onze, le 7 juillet à 21 heures, le Conseil Municipal de Saint-Germain-en-Laye, dûment convoqué par Monsieur le Maire le 30 juin deux mille onze, s'est réuni à l'Hôtel de Ville, lieu ordinaire de ses séances, sous la Présidence de Monsieur Emmanuel LAMY, Maire.

Etaient présents :

Monsieur SOLIGNAC, Madame BOUTIN, Monsieur PIVERT, Madame de CIDRAC, Monsieur BATTISTELLI, Madame RICHARD, Monsieur AUDURIER, Madame de JOYBERT, Monsieur LEBRAY, Madame GENDRON, Madame GOMMIER, Monsieur HAÏAT*, Monsieur BAZIN d'ORO, Madame MAUVAGE, Monsieur MAILLARD, Monsieur STUCKERT, Monsieur CHARREAU, Monsieur PERRAULT, Monsieur RAVEL, Madame KARCHI-SADI, Madame TÉA, Monsieur FAVREAU, Mademoiselle DEMARIA-PESCE, Madame DE CASTRO COSTA, Monsieur QUÉMARD, Madame BRUNEAU-LATOUCHE, Monsieur BLANC, Monsieur PÉRICARD, Madame RHONÉ, Monsieur FRUCHARD

* Monsieur HAÏAT quitte la salle à 00h00, au cours de l'examen du dossier 11 E 14 – SIDRU

Avaient donné procuration :

Madame USQUIN à Madame de JOYBERT
Madame NICOT à Madame GENDRON
Madame ROCCHETTI à Monsieur LAMY
Madame PERNOD-RONCHI à Madame de CIDRAC
Monsieur ROUSSEAU à Madame BOUTIN
Madame LEGRAND à Monsieur PÉRICARD
Madame FRYDMAN à Madame RHONÉ
Monsieur LÉVÊQUE à Monsieur FRUCHARD

Secrétaire de Séance :

Monsieur FAVREAU

OBJET : RAPPORTS D'ACTIVITÉ 2010 DES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX :
S.I.A. - S.I.D.R.U. - S.M.E.R.G.C.

RAPPORTEURS : Madame GENDRON (S.I.A.) Monsieur le Maire (S.I.D.R.U. – S.M.E.R.G.C.)

**Monsieur le Maire,
Mesdames, Messieurs,**

L'article L 5211-39 du code général des collectivités territoriales dispose que : « *Le Président de l'établissement public de coopération intercommunale adresse chaque année, avant le 30 septembre, au Maire de chaque commune membre, un rapport retraçant l'activité de l'établissement, accompagné du compte administratif arrêté par l'organe délibérant de l'établissement.*

Ce rapport fait l'objet d'une communication par le Maire au Conseil Municipal en séance publique au cours de laquelle les délégués de la commune à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale sont entendus. Le Président de l'établissement public de coopération intercommunale peut être entendu, à sa demande, par le Conseil Municipal de chaque commune membre ou à la demande de ce dernier ».

En application de ces dispositions, les rapports pour l'année 2010 des syndicats intercommunaux suivants dont la Ville est membre font l'objet d'une communication au Conseil Municipal :

- le Syndicat Intercommunal d'Assainissement (S.I.A.),
- le Syndicat Intercommunal pour la Destruction des Résidus Urbains (S.I.D.R.U.),
- le Syndicat Mixte d'Etudes pour la Réouverture de la Grande Ceinture (S.M.E.R.G.C.),

Il est demandé au Conseil Municipal de prendre acte des rapports relatifs aux S.I.A., S.I.D.R.U. et S.M.E.R.G.C.

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après avoir entendu les explications qui précèdent,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

PREND ACTE des rapports d'activité 2010 des syndicats intercommunaux précités.

POUR EXTRAIT CONFORME
AU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS,

Pour le Maire,
Le 1^{er} Maire-Adjoint,



Maurice SOLIGNAC

Vice-Président du Conseil Général des Yvelines

SYNDICAT INTERCOMMUNAL

POUR L'ASSAINISSEMENT

**de la Région
de Saint-Germain-en-Laye**

(SIA)



RAPPORT SUR L'ACTIVITE

DE L'ANNEE 2010

SOMMAIRE

1° - PRESENTATION DU SYNDICAT

- A / Composition
- B / Création - Durée
- C / Objet
- D / Description du réseau
- E / Mode de gestion

2° - ACTIVITE ADMINISTRATIVE DU SYNDICAT

- A / Le Comité Syndical
- B / Le Bureau

3° - VIE FINANCIERE DU SYNDICAT

- A / Compte Administratif 2010
- B / Cotisation des communes membres
- C / Dette

4° - PRINCIPAUX ASPECTS DE L'ANNEE 2009

- A / L'étude de temps de pluie
- B/ Evolution de la procédure du conseil Général pour l'établissement du contrat-eau
- C/ Avancement de l'exécution du programme de travaux du Syndicat
- D/ L'harmonisation des procédures au sein du Syndicat

Rapport établi par le Président de l'Etablissement Public, conformément à l'article L.5211-39 du Code Général des Collectivités Territoriales, transposant l'article 40 de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

1° - Présentation du Syndicat

A- Composition

Le Syndicat est composé de 9 communes dont 6 communes pour la totalité de leur territoire : l'Etang-la-Ville, Fourqueux, Mareil-Marly, Marly-le-Roi, le Port-Marly, Saint-Germain-en-laye, et 3 partiellement ; il s'agit de Chambourcy (versant sud), Louveciennes (le Bas Prunay) et le Pecq (rive gauche).

La population desservie a été réajustée en 2010 au chiffre de 89 665 habitants.

B- Création - Durée

Ce Syndicat a été créé par arrêté préfectoral du 1^{er} août 1950 et pour une durée illimitée. Constitué au départ de 4 communes (Marly-le-Roi, le Pecq, le Port-Marly et Saint-Germain-en-Laye) il a été complété en 1953 par Fourqueux, en 1958 par Mareil-Marly et l'Etang-la-Ville, en 1983 par Louveciennes et en 1990 par Chambourcy.

C- Objet

Au démarrage le Syndicat était créé pour :

- construire un collecteur unitaire destiné à doubler le ru de Buzot et à rendre à ce dernier son caractère de ruisseau naturel,
- construire un collecteur eaux usées à Port-Marly et Marly-le-Roi,
- construire un collecteur eaux usées le Pecq/Saint-Germain Nord aboutissant au Pont du Pecq,
- construire un collecteur eaux usées du Golf du Pecq au Pont du Pecq, un poste de refoulement et une conduite sous le Pont du Pecq,
- étudier la jonction de ce système avec l'émissaire Sèvres-Achères,
- entretenir et exploiter ce réseau.

Depuis ces objectifs d'origine, sont venus se rajouter de nombreux collecteurs sur les communes du Syndicat dont la canalisation du ru de Port-Marly et du ru de l'Etang-la-Ville ainsi que des installations annexes.

Une modification des statuts du Syndicat a été débattue en séance du Bureau, le 5 novembre 2007, puis entérinée par le Comité Syndical le 20 novembre.

Elle avait pour objectif :

- de préciser l'objet du Syndicat,
- d'élargir la composition du Bureau à un deuxième poste de Vice-Président,
- de « toletter » certains articles dont la rédaction était d'origine,

- et surtout de décider de mutualiser les investissements à venir et d'en répartir la charge résiduelle au nombre d'habitants, pour l'ensemble des communes, la règle existante étant de répartir le coût des investissements sur les communes bénéficiaires des travaux réalisés.

Cette modification a été soumise aux communes membres du Syndicat et approuvée par ces collectivités à l'exception de l'une d'entre elles. Elle a été entérinée par arrêté de Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye le 9 avril 2008.

D- Description du réseau

Le réseau comporte actuellement le linéaire suivant, précisé grâce au SIG (système d'information géographique) mis en place par le Fermier :

- 15 285 ml en unitaire
 - 12 403 ml en eaux usées,
 - 11 165 ml en eaux pluviales,
 - 361 ml de canalisation de refoulement
- soit un total de 39 214 mètres linéaires.

Il comporte également :

- 10 chambres à sable,
- 16 déversoirs d'orage,
- 2 siphons (le Port-Marly/le Pecq),
- 3 postes de relèvement, 2 situés sur la commune du Pecq, 1 sur Le Port-Marly,
- 1 bassin d'orage, situé rue Saint-Léger à Saint-Germain-en-Laye,
- 1 vanne de délestage, Le Pecq,
- 6 points de mesures pour l'auto-surveillance du réseau,
- 2 pluviomètres.

Les effluents sont ensuite dirigés vers le SIABS (Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Boucle de la Seine dont le siège est au Vésinet) puis vers la station Seine Aval pour y être traités.

Le rapport d'activité du délégataire pour 2010 signale :

- une légère augmentation des volumes d'eau traités en 2010 (4 698 629 m³, soit + 0,31%) qui s'explique par un mois de juillet 2010 particulièrement chaud qui a entraîné une hausse de la consommation d'eau mais cela ne modifie pas la tendance générale qui va dans le sens d'une diminution régulière des volumes d'eau traités, 4 666 269 m³ en 2009, 4 827 460 m³ en 2008, 4 952 402 m³ en 2007 et 5 253 277 m³ en 2006 soit une baisse de plus de 10% sur 5 ans,
- 12 294 clients raccordés au service d'assainissement (+ 1,66%),
- 2 465 ml de curage préventif,
- 1 265 ml d'inspection télévisée,
- 197,5 tonnes de déchets extraits des chambres à sable,
- 713 ml de réseaux visitables inspectés,
- 3 enquêtes de conformité dans le cadre de cessions immobilières,
- 4 demandes de branchement,
- 10 chambres à sable pompées dont 8 à 2 reprises,
- 2 branchements d'assainissement réalisés,

- 6 fontes de voiries réparées ou renouvelées,
- 20% des volumes transitant dans le réseau d'assainissement sont déversés au milieu naturel ; ils correspondent soit à des événements pluvieux, à des travaux ou à des impératifs d'exploitation comme le pompage des chambres à sable.

La mise en place de l'auto-surveillance a permis de confirmer les dysfonctionnements déjà constatés par le délégataire ; les principales anomalies sont les suivantes :

- Insuffisance capacitaire du collecteur Ø400 de la rue de Paris au Port Marly entraînant des mises en charge récurrentes par temps de pluie.
- Insuffisance capacitaire du réseau Ø700 en amont du poste Fonderie entraînant des déversements en Seine réguliers lors des pointes temps sec.
- Très mauvaise configuration de la chambre à sable des Prairies et de la prise de temps sec entraînant un colmatage systématique de cette dernière lors des événements pluvieux.
- Insuffisance capacitaire de la galerie du ru de Buzot dans sa partie aval lors des événements pluvieux importants (orage du 25 mai 2007) entraînant des débordements sur chaussée.
- Insuffisance du nombre de regard d'accès sur le collecteur EP de la route de l'Etang la Ville.
- Absence de dispositif d'isolement en amont de la chambre de répartition des Pyramides.
- Insuffisance capacitaire par temps de pluie du réseau Ø 300 de la RN 186 suite aux modifications des conditions de déversement des déversoirs d'orage de Marly le Roi (orages du 25 mai et 18 juin 2007).

E- Mode de gestion

Le SIA avait confié en 2004 à la Lyonnaise des Eaux, par contrat d'affermage, l'entretien de son réseau d'assainissement et des installations annexes. Ce contrat a pris fin le 13 mars 2010.

La commission consultative des services publics locaux s'est réunie le 6 mai 2009 et a donné un avis favorable à la poursuite de la gestion sous la même forme.

Le comité syndical a également délibéré le 30 juin 2009 pour décider du lancement de la procédure qui s'est déroulée comme suit:

- Publication de l'annonce en août 2009,
- Dépôt des candidatures pour le 30 septembre 2009,
- Réunion de la commission spécialisée le 7 octobre 2009,
- Envoi du dossier aux candidats retenus avec réponse pour le 2 décembre 2009.

Plusieurs réunions se sont donc tenues entre le 7 décembre 2009 et le 15 février 2010, date à laquelle la commission a proposé son choix au Président avant négociation finale.

Lors du comité syndical du 30 juin 2009, il avait été décidé de porter la durée du contrat de délégation à 8 ans au lieu de 6, dans le même esprit que le SIABS.

A l'issue de la procédure et des différentes étapes de négociation menées par la Commission de Délégation de Service Public, le Comité syndical s'est prononcé le 9 mars 2010 et a choisi de retenir la Lyonnaise des Eaux pour poursuivre l'exploitation du réseau d'assainissement considérant les éléments suivants :

- L'offre financière de la Lyonnaise des Eaux est globalement la plus intéressante :
 - o Redevance assainissement : 0,045 €/m³,
 - o Part eaux pluviales : 55 000 € H.T./an,
 - o Plan de renouvellement des équipements : 32 000 € de dotation annuelle.
- La Lyonnaise des Eaux a fait une offre complète, précise, répondant parfaitement aux questions et aux attentes de la Commission suite à la négociation (intégration à l'offre de base de la certification ISO 14 001 et d'un point de mesure d'auto-surveillance supplémentaire),
- La Lyonnaise des Eaux propose un plan de renouvellement des équipements très complet, précis et bien réparti sur la durée du contrat,
- La Lyonnaise des Eaux propose une innovation avec le système Diagraph afin d'optimiser les inspections du patrimoine et la mise en place et l'exploitation d'un point d'auto-surveillance supplémentaire sur le rû de Marly.

Le nouveau contrat a démarré le 14 mars 2010 pour une durée de 8 ans.

2°- Activité administrative du Syndicat

A- Le Comité Syndical

L'année 2010 a connu 6 séances :

- le 4 février, pour le vote du budget primitif 2010 et le ralliement à la procédure de renégociation du contrat groupe d'assurance statutaire du CIG,
- le 9 mars, pour choisir le délégataire pour l'exploitation du service d'assainissement collectif et un point d'avancement sur les travaux du contrat eau,
- le 24 juin, pour l'approbation du compte administratif 2009, l'affectation du résultat de la section d'exploitation, du compte de gestion 2009 et le rapport d'activités de la Lyonnaise des Eaux pour l'année 2009, l'adhésion au groupement de commande pour la dématérialisation des marchés publics et une information sur la mise en commun du patrimoine dans un SIG et le projet d'harmonisation du règlement d'assainissement et de la participation au raccordement à l'égout,
- le 16 juillet, pour l'adoption des avenants au marché de maîtrise d'œuvre du contrat eau (proposition rejetée),
- le 12 octobre, pour la fixation des ratios pour les avancements de grades et la modification de la prime de service et de rendement, pour les avenants au marché de maîtrise d'œuvre SAFEGE pour fixer les forfaits définitifs de rémunération pour les lots 3, 6 et 7 (proposition rejetée), pour les demandes de subvention pour le programme de travaux dans le cadre du contrat eau (proposition rejetée) et la présentation par SAFEGE du programme d'investissement,
- le 7 décembre pour la fixation du montant de la redevance d'assainissement pour 2011, l'adoption des avenants au marché de maîtrise d'œuvre fixant le forfait définitif de

rémunération de SAFEGE pour les lots 1, 3, 6 et 7, la demande de subvention pour le programme de travaux et l'adhésion au contrat groupe d'assurance statutaire.

B- Le Bureau

Le Bureau s'est réuni une fois en 2010, le 6 décembre, pour discuter de la fixation du forfait définitif de rémunération du maître d'œuvre SAFEGE et la préparation du Débat d'Orientation Budgétaire pour le budget 2011.

3° Vie financière du Syndicat

A- Compte Administratif 2010

Le Compte Administratif a été présenté au Comité Syndical du 23 mai 2011.

Les résultats sont les suivants:

- **en section d'investissement :**
 - ✓ une réalisation de **dépenses** de **236 169,48 €** et des restes à réaliser pour **274 581,25 €**,
 - ✓ une réalisation de **recettes** de **720 659,69 €** dont 380 497,08 € d'excédent antérieur reporté et des restes à réaliser pour 12 656,27 €,
 - ✓ un **excédent brut** de **484 490,21 €** et un excédent réel de 222 565,23 € compte tenu des restes à réaliser.
- **en section d'exploitation :**
 - ✓ une réalisation de **dépenses** de **478 707,43 €**,
 - ✓ une réalisation de **recettes** de **1 078 029,10 €** dont **418 776,66 €** d'excédent antérieur reporté,
 - ✓ un **excédent** de **599 321,67 €**.

L'excédent de cette section a été reporté à la section d'exploitation pour sa totalité soit 599 321,67 €.

B- Cotisations des communes

En 2010, les communes ont participé à la vie du Syndicat par la prise en charge de la part des annuités d'emprunts relatives aux travaux sur collecteurs effectués dans chacune des collectivités complétée par une cotisation complémentaire de 1,05 €/hab venant compenser la perte des recettes liée à la diminution progressive des emprunts existants.

L'ensemble de ces participations a représenté une somme totale constatée au Compte Administratif de 207 670,68 € qui ont été complétés par des rôles supplémentaires à hauteur de 1 050 €.

La part apportée par la redevance syndicale a été de 366 892,30 € représentant 56,07 % des recettes d'exploitation, hors opérations d'ordre budgétaire. Cette redevance avait été légèrement majorée, passant de 0,07 € en 2009 à 0,09 € par m3 d'eau en 2010

pour tenir compte, à la fois des investissements à prévoir mais aussi de la baisse des consommations qui servent d'assiette pour la perception de cette redevance. Comme indiqué plus haut, les consommations d'eau diminuent régulièrement depuis plusieurs années, même si pour 2010, une très légère hausse a été constatée.

Les grands équilibres du budget sont relativement stables d'une année à l'autre.

C- Dette

L'encours de la dette du Syndicat, au 1^{er} janvier 2010, était de **493 701,84 €**.

Au 1^{er} janvier 2011, il était de **395 929,73 €**.

L'annuité remboursée en 2010 a été de 113 125,53 € dont 15 353,54 € d'intérêts et 97 771,99 € de capital.

L'encours du SIA est en baisse depuis plusieurs années ; les emprunts en cours arrivent à leur terme normal et la dernière programmation de travaux a pu être financée par les excédents reportés sans faire appel à de nouveaux emprunts.

Par contre la prochaine programmation de travaux nécessitera de recourir à de nouveaux financements.

4° - Principaux aspects de l'année 2010

A- L'étude de temps de pluie

Pour mémoire :

En séance du 22 octobre 2002, le Comité Syndical a accepté le principe de cette étude pilotée par le SIABS, en partenariat avec le Syndicat de la région de Bougival ; c'est à cette condition que l'Agence de l'Eau et le conseil Général acceptaient de financer cette étude.

L'intérêt de bien connaître le fonctionnement de l'ensemble de ces réseaux est primordial pour pouvoir apporter les réponses appropriées aux problèmes d'inondations et de réduction des pollutions.

C'est la société HYDRATEC/Intégrale Environnement/O Consult qui a été retenue à l'issue d'un appel d'offres pour un montant de 392 480 € HT dont le S.I.A. doit payer 40,50 % du montant HT après déduction des subventions.

Les deux premières phases de travail du bureau d'études étaient la collecte des données auprès des villes et des exploitants ainsi que des investigations de terrain.

Suivaient les campagnes de mesures qui n'ont pu être faites que pendant l'hiver 2006-2007 en raison du chômage de l'émissaire SEVRES/ACHERES, branche de Rueil, de décembre 2005 à avril 2006, afin de préparer les travaux de réhabilitation de ce gros collecteur.

Cette étude a donc pris beaucoup de retard. Le rapport de phase 4 a été présenté aux élus des Syndicats le 20 novembre 2008.

L'année 2009 a été consacrée à affiner les résultats de l'étude et les préconisations faites par Hydratec.

En 2010

Suite à un examen approfondi du modèle fourni au Syndicat au cours du second semestre 2010, de nombreuses incohérences ont été relevées :

- Opération « Bassin Saint-Léger » :

Le fonctionnement du bassin Saint-Léger est intimement lié au fonctionnement du bassin de Fourqueux. Après plusieurs échanges avec Monsieur HOMBOURGER, Hydratec a conclu que seul le bassin Saint-Léger avait été pris en compte pour les travaux. Hors, il s'avère que dans le modèle deux bassins ont été modélisés. De plus, les capacités des bassins modélisés ne sont pas conformes à l'existant, tant au niveau dimensions que capacité.

Au vu de ces éléments, il apparaît que pour avoir une solution complète de gestion des eaux pluviales sur ce secteur, une étude globale précisant le fonctionnement hydraulique des deux bassins est nécessaire. Un marché complémentaire au marché de maîtrise d'œuvre a donc été établi en 2011.

- Opération « Collecteur Saint-Léger » :

Les aménagements proposés sur le collecteur Saint-Léger prévoyaient de refaire la canalisation, celle-ci étant en mauvais état et sous-dimensionnée. Après vérification sur place, il s'avère que le collecteur est en bon état et qu'il possède déjà les dimensions préconisées par l'étude. Les travaux ont donc été abandonnés. Le Syndicat a donc engagé des frais auprès du maître d'œuvre alors que cela n'était pas nécessaire.

- Opération « DO Prairies » :

Une autre opération prévue par le Syndicat consiste à réhabiliter le déversoir d'orage des Prairies. Une simulation globale du réseau a bien été réalisée par le bureau d'études Hydratec en 2009 mais elle ne permet pas de déterminer précisément les caractéristiques techniques des ouvrages. Il s'avère que les données relatives au débit de temps de pluie et au calage de la hauteur du seuil de déversement vers la Seine, indispensables à la conception globale des ouvrages du déversoir d'orages des Prairies n'ont pas pu être obtenues par le Syndicat. En conséquence, le Syndicat a sollicité en 2011 une mission complémentaire du modèle hydraulique afin d'optimiser le positionnement des ouvrages et leur calage altimétrique.

Le Syndicat a fait part à Hydratec de son mécontentement face aux résultats contestables de l'étude Hydratec et au SIABS de son refus de payer la prestation du cabinet.

B- Evolution de la procédure du Conseil Général pour l'établissement du contrat eau

Alors que le Syndicat avait sollicité le Conseil Général dès 2008, avant la fin du précédent Contrat-eau, celui-ci a fait part au Syndicat de la modification des modalités d'attribution des subventions dans le cadre des nouveaux contrats eau. Le nouveau règlement du contrat eau a été adopté par le Conseil Général le 28 mai 2010.

Le contrat eau est élaboré lors de la première demande de subvention et soumis au Conseil Général en même temps que cette première demande. Le Conseil Général examine les dossiers par opération à l'issue de la consultation des entreprises pour les travaux et sur la base d'estimatifs (APS ou AVP) pour les études. Le contrat eau de la collectivité, d'une durée maximale de 5 ans, est complété au fur et à mesure de l'attribution des subventions.

C- Avancement de l'exécution du programme de travaux du syndicat

Afin de réaliser le programme prévu dans le contrat eau, un appel d'offres ouvert pour la maîtrise d'œuvre a été lancé, divisé en 7 lots, chaque lot correspondant à une opération :

- Lot n°1 : Aménagement et remise en service du bassin Saint-Léger (Saint-Germain-en-Laye)
- Lot n°2 : Renforcement du collecteur T200 rue Saint-Léger (Saint-Germain-en-Laye)
- Lot n°3 : Renforcement du collecteur T200 rue Schnapper (Saint-Germain-en-laye)
- Lot n°4 : Etude de définition pour la création d'un bassin de stockage à Feuillancourt (Saint-Germain-en-laye)
- Lot n°5 : Définition par un modèle physique de la chambre de jonction située sous le Quick (Le Pecq)
- Lot n°6 : Lissage de la buse Armco Ø 3250 (Le Pecq)
- Lot n°7 : Réhabilitation du déversoir d'orage des Prairies (Le Pecq)

Le lot n° 5 a été déclaré infructueux et la procédure relancée. Les 6 autres lots ont été attribués à la société SAFEGE lors du Comité syndical du 15 décembre 2009. Relancé en juin 2010, le marché relatif à la réalisation d'un modèle physique ou numérique de la chambre de jonction située sous le Quick a été déclaré sans suite. Il sera relancé fin 2011.

L'étude de définition pour la création du bassin de stockage à Feuillancourt a été transmise au Syndicat en novembre 2010. Ce projet, inscrit au contrat-eau, étant financièrement très lourd (5,5 millions d'euros en première estimation), il devra faire l'objet d'une nouvelle réflexion sur son opportunité.

C'est sur la base des travaux d'Hydratec que le contrat eau a été rédigé. La société SAFEGE, a travaillé sur les avant-projets sommaires de chacun des lots qui lui ont été attribués, après avoir obtenu difficilement de la part du SIABS et d'Hydratec le modèle hydraulique sous format informatique.

Conformément au marché de maîtrise d'œuvre, à l'issue de la phase « AVP », le montant du forfait définitif de rémunération de la société SAFEGE doit être fixé par avenant. Après un important travail sur l'estimation des travaux définitifs, dont le contenu s'est avéré être difficile à définir (ceci étant dû en grande partie aux interrogations sur la fiabilité des données Hydratec), ces avenants pour les lots 1, 3, 6 et 7 ont été effectivement votés lors du Comité du 6 décembre 2010.

L'appel d'offres relatif aux marchés de travaux pour les lots 3, 6 et 7 a été publié le 29 octobre 2010. Le marché a été attribué par la CAO le 15 décembre 2010. Ce marché a été divisé en 3 lots :

-Lot N°1 « Renforcement du collecteur rue Schnapper»: Travaux de remplacement place pour place en tranchée de 454 mètres du collecteur existant T200 par un collecteur DN 1600mm.

Il a été attribué au groupement d'entreprises SRBG (mandataire) et HP BTP (co-traitant) pour un montant estimatif de 1 239 374,20 € H.T.

-Lot N°2 « Lissage de la buse ARMCO diamètre 3000 » : Travaux de lissage de la paroi de la buse ARMCO sur 279 mètres et création d'un regard de visite

Il a été attribué à l'entreprise HP BTP pour un montant estimatif de 1 127 281,00 € H.T.

-Lot N°3 « Réhabilitation du déversoir d'orage des Prairies » : Travaux de création d'un dégrilleur, d'une chambre à sable et création d'un nouveau déversoir d'orage

Il a été attribué à la société CHANTIERS MODERNES BTP pour un montant estimatif de 1 016 174,00 € H.T.

Le démarrage des travaux est prévu pour l'été 2011.

Parallèlement un marché a été attribué à la société SOCOTEC le 27 décembre 2010 pour la mission de coordination SPS (Sécurité et Protection de la Santé) de ces travaux.

D- L'harmonisation des procédures au sein du Syndicat

Lors des différents échanges entre l'ingénieur du Syndicat et les services techniques des communes, il est apparu qu'une certaine harmonisation serait nécessaire, au niveau des procédures et des outils de gestion.

Ce sujet a été débattu lors de la séance du comité du 13 octobre 2009 et plusieurs réunions ont eu lieu en 2010 avec la participation des élus des communes et des techniciens.

Il paraît prématuré d'envisager dans un avenir proche une modification des compétences relatives à l'assainissement collectif, actuellement partagée entre les communes et le Syndicat, d'envisager également un transfert possible de l'assainissement individuel.

En revanche, il paraît intéressant d'harmoniser certaines procédures comme les dossiers de raccordements à l'égout et d'uniformiser en parallèle le montant de la participation qui varie assez sensiblement d'une collectivité à une autre. Il serait aussi intéressant d'avoir un règlement d'assainissement type qui puisse être approuvé et appliqué par l'ensemble des collectivités.

Un groupe de travail a été constitué et s'est réuni à deux reprises. Il travaille actuellement sur la rédaction d'un règlement d'assainissement adapté à l'ensemble des communes et sur l'harmonisation du montant de la participation au raccordement à l'égout entre le Syndicat et les communes membres.

L'une des hypothèses exprimée par le groupe de travail serait d'ajuster le montant de la participation pour le raccordement à l'égout sur le montant le plus important au sein des communes et du Syndicat (1 272,03 €).

D'autres axes de travail sont également envisagés :

- Prescriptions techniques lors d'une demande de branchement
- Démarche de la collectivité en cas de non conformité
- Modèle de demande de branchement
- Possibilité d'instaurer une taxe particulière pour les eaux pluviales
- Règlement d'assainissement non collectif (sous réserve de prendre la compétence)

Dans le même esprit, et pour avoir une meilleure visualisation du patrimoine, syndical et communal, il serait utile que chaque collectivité puisse avoir accès aux mêmes bases de données en l'occurrence un SIG (système d'informations géographiques) sur lequel serait reportée la totalité des collecteurs, quel que soit le maître d'ouvrage responsable.

Cela permettrait d'avoir une vision générale du bassin versant, d'identifier les limites des territoires communaux avec les réseaux les plus proches, de repérer les collecteurs « orphelins » car non recensés par les communes. Cette aide pourrait également être précieuse lors des demandes de permis de construire.

Ce travail, entamé sur le dernier trimestre 2009, s'est poursuivi en 2010.

II - PRESENTATION GENERALE DU COMPTE ADMINISTRATIF	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B1

1 - Mandats émis (y compris sur les restes à réaliser N-1)

	EXPLOITATION	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	43 869.68		43 869.68
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	110 229.62		110 229.62
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	13 570.54		13 570.54
66	CHARGES FINANCIERES	15 042.19		15 042.19
68	Dotations aux amort., aux dépréciations et prov.		295 995.40	295 995.40
	Dépenses d'exploitation - Total	182 712.03	295 995.40	478 707.43

+

D 002 Déficit d'exploitation reporté de N-1	
--	--

=

TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES	478 707.43
---	-------------------

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES		4 689.20	4 689.20
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILES	97 771.99		97 771.99
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES (hors opérations)			
2156	MATERIEL SPECIFIQUE D'EXPLOITATION (hors opérations)			
23	IMMOBILISATIONS EN COURS (hors opérations)	118 687.17		118 687.17
27	AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	213.09	14 808.03	15 021.12
	Dépenses d'investissement - Total	216 672.25	19 497.23	236 169.48

+

D 001 Solde d'exécution négatif reporté de N-1	
---	--

=

TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	236 169.48
---	-------------------

II - PRESENTATION GENERALE DU COMPTE ADMINISTRATIF	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B2

2 - Titres émis (y compris sur les restes à réaliser N-1)

	EXPLOITATION	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
013	ATTENUATIONS DE CHARGES	1 756.66		1 756.66
70	PRODUITS DE SERVICES, DU DOMAINE & VENTES DIVERSES	651 366.58		651 366.58
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	1 440.00	4 689.20	6 129.20
	Recettes d'exploitation - Total	654 563.24	4 689.20	659 252.44

+

R 002 Excédent d'exploitation reporté de N-1	418 776.66
---	-------------------

=

TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES	1 078 029.10
---	---------------------

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES	14 124.97		14 124.97
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILES			
23	IMMOBILISATIONS EN COURS		15 021.12	15 021.12
27	AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	15 021.12		15 021.12
28	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS		295 995.40	295 995.40
	Recettes d'investissement - Total	29 146.09	311 016.52	340 162.61

+

R 001 Solde d'exécution positif reporté de N-1	380 497.08
---	-------------------

+

Affectation au compte 106	
----------------------------------	--

=

TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	720 659.69
---	-------------------

SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR LA DESTRUCTION DES RESIDUS URBAINS

(SIDRU)



RAPPORT SUR L'ACTIVITE

DE L'ANNEE 2010

SOMMAIRE

1° - PRESENTATION DU SYNDICAT

- A / Composition
- B / Création - Durée
- C / Objet
- D / Mode de gestion

2° - ACTIVITE ADMINISTRATIVE DU SYNDICAT

- A / Le Comité Syndical
- B / Le Bureau

3° - VIE FINANCIERE DU SYNDICAT

- A / Compte Administratif 2010
- B / Remboursement du G.E.R.
- C / Affectation du résultat comptable de la section de fonctionnement
- D / Cotisation des communes membres
- E / Dette
- F / Incinération des ordures ménagères
- G / Ecritures comptables sans incidence sur le SIDRU

4° - PRINCIPAUX ASPECTS DE L'ANNEE 2010

- A / Le budget 2010 et le remplissage du centre AZALYS
- B/ L'étude d'optimisation sur la gestion des déchets
- C/ Le renouvellement du marché de traitement des encombrants et du marché de traitement des végétaux
- D/ Fin du contrat Eco-Emballages, barème D
- E/ Création d'un groupe de travail « Amélioration des performances »
- F/ Les conséquences des mesures législatives : le Grenelle de l'Environnement

Rapport établi par le Président de l'Etablissement Public conformément à l'article L.5211-39 du Code Général des Collectivités Territoriales transposant l'article 40 de la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification intercommunale.

1° Présentation du Syndicat

A- Composition

Le Syndicat est composé de 12 communes : Achères, Aigremont, Chambourcy, Conflans-Sainte-Honorine, Fourqueux, Médan, Le Mesnil-le-Roi, Morainvilliers, Orgeval, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Vernouillet et d'une communauté d'agglomération, la communauté des Deux rives de la Seine représentant les 3 communes d'Andrésy, Carrières-sous-Poissy et Verneuil-sur-Seine.

La population du SIDRU est de 212 946 habitants au 1^{er} janvier 2010.

B- Création - Durée

Créé par arrêté préfectoral en date du 5 février 1959, il était au départ un Syndicat d'études (S.I.E.D.O.M. Syndicat Intercommunal d'Etudes pour la Destruction des Ordures Ménagères) et comptait 4 communes. En 1964, il se transforme en Syndicat de réalisation : S.I.D.O.M. (Syndicat Intercommunal pour la Destruction des Ordures Ménagères). En 1983, il devient le S.I.D.R.U. et prend sa forme actuelle à 15 communes en décembre 1990.

Il est devenu « Syndicat mixte » depuis la création de la communauté de communes (transformée en communauté d'agglomération) des Deux rives de la Seine qui regroupe (avec d'autres communes) trois des collectivités du SIDRU : Andrésy, Carrières-sous-Poissy et Verneuil-sur-Seine.

Ce Syndicat a été créé pour une durée illimitée.

C- Objet

Dans l'ancienne rédaction des statuts, le Syndicat avait pour objet :

- de gérer les terrains sis à Achères acquis par le S.I.D.O.M.
- de gérer la plate-forme de dépôt des verres ménagers sur la commune de Triel-sur-Seine,
- d'étudier les possibilités d'élimination des résidus urbains des communes adhérentes,
- de choisir, de réaliser et de gérer, à l'issue de cette étude, le procédé retenu pour la destruction des résidus urbains desdites communes.

Dans ce cadre, le SIDRU :

- a fait réaliser le Centre de Valorisation Energétique AZALYS,

- a signé avec la Région Ile-de-France, l'ADEME et ECO-EMBALLAGES, le contrat Terres-Vives pour une gestion globale des déchets sur les communes du Syndicat,
- a signé avec ECO-EMBALLAGES le contrat Programme de Durée pour la collecte sélective des matériaux d'emballages.

Pour se mettre en conformité avec les définitions de compétences, précisées par la loi Chevènement du 12 juillet 1999, le Syndicat a décidé d'élargir ses statuts afin de pouvoir reprendre à terme l'ensemble de la compétence traitement.

Ce dossier a été approuvé par les élus du SIDRU lors de la séance du 24 juin 2002 et complété en séance du 4 mai 2006.

La nouvelle rédaction est la suivante :

« Le Syndicat Intercommunal est compétent pour le traitement des déchets ménagers produits par les communes membres du Syndicat :

A ce titre, il gère :

- ✓ Les terrains, sis à Achères, acquis par le S.I.D.O.M. constitué par les communes précitées,
- ✓ Le Centre de Valorisation Energétique AZALYS qui a été choisi comme procédé d'élimination des déchets, et ses équipements annexes,
- ✓ La Valorisation des emballages ménagers et journaux magazines ayant fait au préalable l'objet d'un tri sélectif par le biais d'une collecte en porte à porte ou d'une collecte en points d'apport volontaire lorsque ces produits sont regroupés et traités en Centre de Tri,
- ✓ Les encombrants et les déchets verts, collectés en porte à porte,
- ✓ Tous autres matériaux dont la réglementation viendrait à imposer un traitement spécifique.

Si le gisement des déchets ménagers à incinérer est inférieur à la capacité du Centre de Valorisation Energétique AZALYS, le Syndicat pourra rechercher des clients extérieurs pour lesquels il assurera la prestation d'incinération, conformément aux objectifs de valorisation énergétique et de respect des normes environnementales. A ce titre le Syndicat est autorisé à répondre à des appels d'offres publics ou privés ».

En 2006, le Syndicat a de nouveau modifié ses statuts à l'occasion de sa transformation en Syndicat Mixte.

D- Mode de gestion - Compétences

Le Centre de Valorisation Energétique AZALYS a été construit par la Société NOVERGIE Ile-de-France qui en assure également l'exploitation pendant 20 ans à compter de la mise en service industriel de l'équipement qui a eu lieu le 15 décembre 1998.

L'ensemble contractuel, signé le 17 juillet 1996, se compose d'un bail emphytéotique, d'un engagement unilatéral de construire et d'une convention d'exploitation non détachable. Il définit les relations contractuelles entre la Société et le Syndicat, en particulier les

normes techniques souhaitées par les élus du SIDRU, les conditions de financement de l'usine, les conditions de rémunération de l'exploitant et donc la facturation du service au Syndicat. Ce document contractuel a déjà fait l'objet d'un certain nombre d'avenants : 17 au total à la fin de 2010.

Conformément à la loi et à ses compétences, telles que définies par ses nouveaux statuts, le SIDRU a repris la gestion de l'ensemble des activités relevant du traitement des déchets ménagers.

Il convient de préciser que la collecte reste de la compétence des communes.

2°- Activité administrative du Syndicat

A- Le Comité Syndical

En 2010, le Comité Syndical s'est réuni à 6 reprises:

- le 27 janvier, pour le vote du budget primitif 2010, la fixation du prix de l'incinération pour cet exercice, et l'approbation de l'avenant n°3 au marché d'incinération des refus de tri de compostage du SIVATRU.
- le 22 avril, pour la fixation des règles de publicité et de mise en concurrence applicables à la passation des marchés publics, pour l'autorisation donnée au président pour soumissionner à un appel d'offres au nom du SIDRU et l'adhésion au groupement de commandes pour la dématérialisation des procédures.
- le 18 mai pour l'approbation du compte administratif 2009, l'affectation du résultat comptable et le compte de gestion et pour l'attribution du marché de traitement des encombrants.
- le 22 juin pour l'approbation du rapport annuel sur le service public d'élimination des déchets, le rapport d'activités de la société Novergie Ile-de-France, délégataire du SIDRU pour la gestion de l'usine Azalys et de la déchetterie et la création d'un groupe de travail « amélioration des performances ».
- le 17 novembre, pour le vote du Budget Supplémentaire 2010, pour l'attribution du marché de traitement des végétaux, la modification de la prime de service et de rendement (PSR) et la fixation des ratios pour les avancements de grade, l'approbation du protocole transactionnel avec la société CORNEC, la signature de l'avenant n°1 au marché de tri avec le SIVATRU, l'approbation de l'avenant de prolongation pour les repreneurs des matériaux collectés sélectivement et l'accord sur l'avenant de modification de la formule de prix de rachat de l'acier de mâchefers et de collecte sélective.
- le 14 décembre pour le Débat d'Orientation Budgétaire pour 2011, pour la constitution d'une provision pour risque, la fixation du tarif d'incinération pour 2011, l'approbation de l'avenant de prolongation pour la reprise du verre et l'accord sur l'adhésion au contrat-groupe d'assurance statutaire du CIG.

B- Le Bureau du Syndicat

En 2010, le Bureau s'est réuni 2 fois :

- Le 15 avril, pour discuter des modalités de réponse à l'appel d'offre du SIVaTRU.
- Le 24 septembre, pour parler de l'évolution du SWAP Defpa.

3°- Vie financière du Syndicat

A - Compte Administratif de l'année 2010

Le Compte Administratif 2010, approuvé lors de la séance du 29 avril 2011, fait ressortir les résultats suivants :

➤ en section de fonctionnement :

- ✓ une réalisation de **dépenses** de **17 930 832,76 €**, dont 10 824 822,26 € concernent la rémunération de NOVERGIE pour l'incinération des ordures ménagères,
- ✓ une réalisation de **recettes** pour l'exercice de **17 982 712,32 €** qui, rajoutées à l'excédent antérieur reporté de 2 016 446,11 €, donne un total de **19 999 158,43 €** ; sur ces recettes, 10 397 313,07 € concernent l'incinération,
- ✓ un **excédent total de fonctionnement** de **2 068 325,67 €**,
- ✓ dans cet excédent, figurent 820 027,52 € provenant de produits financiers liés aux opérations de swap,
- ✓ les éléments comptables liés au traitement des déchets recyclables, des encombrants et des déchets végétaux se traduisent par des mouvements comptables, qui s'équilibrent en dépenses et en recettes.

➤ en section d'investissement :

- ✓ une réalisation de **dépenses** de **273 323,63 €**,
- ✓ une réalisation de **recettes** de **273 336,24 €**,
- ✓ des **restes à réaliser** en dépenses et en recettes pour **113 636,24 €**,
- ✓ un **excédent** de **12,61 €**.

B - Affectation du résultat de la section de fonctionnement

Le Comité Syndical, réuni le 28 avril 2011, a décidé d'affecter le résultat de la section de fonctionnement comme suit :

- **section de fonctionnement : 2 068 325,67 €**

C - Cotisations des communes

La cotisation appelée auprès des communes membres et proportionnellement au nombre d'habitants a été portée en 2010 à **9 €** par habitant.

Cette cotisation couvre les frais généraux du Syndicat, la charge de la dette du Syndicat et une réserve pour atténuer l'augmentation du coût d'incinération à la tonne.

D - Dette du Syndicat

L'encours de la dette était, au 1^{er} janvier 2010 de **12 509 626,56 €**. Au 31 décembre de l'année, il était de 12 275 344,16 €.

Les emprunts qui avaient été réalisés pour acheter le terrain d'assiette du Centre de Valorisation Energétique AZALYS ont pu être remboursés par anticipation, l'un en 2003, grâce au résultat antérieur reporté, le dernier en 2005, grâce aux gains du premier swap. Le seul emprunt direct restant maintenant à la charge du Syndicat est celui qui a été réalisé en 1999 pour réduire le montant du crédit-bail. Il était au départ de 89 MF (13 567 962,53 €), conclu avec la Caisse d'Epargne Ile-de-France Nord et Ouest pour une durée de 30 ans au taux de 5,10%.

C'est sur ces deux contrats (dette directe et crédit-bail) que le SIDRU a engagé, depuis 2003, une gestion active de sa dette afin de dégager des disponibilités.

Les contrats en cours sont les suivants :

- pour sa dette directe, c'est-à-dire l'emprunt conclu avec la Caisse d'Epargne, en échéances trimestrielles au taux de **5,10%**, un contrat de swap a été conclu à partir du 1^{er} juillet 2005 ; avec les conditions suivantes :
- ✓ du 1^{er} janvier 2011 au 1^{er} janvier 2014 : 3,50% si EURCHF post-fixé est $\geq 1,41$;
sinon $3,50\% + (\text{EURCHF0} - \text{EURCHF})/\text{EURCHF}$
- ✓ du 1^{er} janvier 2014 au 1^{er} janvier 2029 : 3,50% si EURCHF post-fixé est $\geq 1,36$;
sinon $3,50\% + (\text{EURCHF0} - \text{EURCHF})/\text{EURCHF}$

Un avenant à ce contrat a été signé le 28 décembre 2010, sécurisant la formule jusqu'au 1^{er} janvier 2012.

- pour sa dette indirecte, c'est-à-dire la charge du crédit-bail, intégrée au prix de l'incinération chaque année, et dont le taux de base est à 5,922%, en échéances mensuelles, la décision du SIDRU s'est traduite par la mise en place d'un contrat de swap sur la quote-part du SIDRU soit 32 492 067 €, date d'effet au 15 décembre 2005.

Un tiers environ de l'encours reste sur la formule d'origine qui est la suivante :

14,40% - 10 (CMS 30ans - CMS2 ans) post-fixé, coupon capé à 14,40% et flooré à 2,40%, Cette formule a fait l'objet d'une sécurisation à 4,98% jusqu'au 15/12/11.

La seconde partie de l'encours a fait l'objet d'un contre-swap, signé avec DEPFA Bank, sur un capital de 19 498 190, 08 € (10 M€ sur le total de 29 498 190, 08 € restent sur les bases fixées antérieurement). Depuis le 15 décembre 2009 jusqu'au 15 décembre 2018, la formule appliquée au SIDRU est $4,68\% + 1,7 \times \text{Max}(0; \text{EURUSD} - \text{EURCHF})$.

Suite à la crise financière, l'évolution défavorable des indices de références pour le calcul du taux d'intérêt de Depfa Bank a entraîné une hausse de ce taux (resté fixe à 4,68% depuis le commencement du contrat en décembre 2008), celui-ci atteignant un maximum de 11,70% au mois de novembre 2010. Face à cette situation, le SIDRU a saisi Monsieur Eric GISSLER, Médiateur pour les emprunts toxiques des collectivités territoriales. Une médiation a été initiée en mars 2010. Elle s'est achevée en mars 2011 sans que les parties soient arrivées à un accord. Le SIDRU prépare une assignation de Depfa Bank devant le Tribunal de Grande Instance de Paris.

En 2010 ces contrats de swap ont été bénéficiaires pour le SIDRU de 118 572,71 € (820 027,52 € constatés sur le compte 768 - 701 454,81 € de coût de sécurisation).

E- Incinération des ordures ménagères

Conformément au contrat signé entre AZALYS (repris depuis par NOVERGIE Ile-de-France) et le SIDRU, la facturation relative à l'incinération des ordures ménagères est faite globalement au SIDRU.

Le prix total est composé du coût de l'annuité du crédit-bail, répartie par douzième, des frais fixes d'exploitation, également facturés par douzième, des frais proportionnels d'exploitation correspondant aux consommables réellement utilisés et à l'élimination des résidus d'incinération - ces frais proportionnels sont calculés en prix à la tonne - et du remboursement des impôts et taxes.

Le SIDRU refacture les communes et ses autres clients proportionnellement au tonnage incinéré et en fonction du prix d'incinération défini pour chacun.

Un système d'appel de fonds prévisionnel a été institué avec les communes afin de garantir au SIDRU la trésorerie nécessaire à ses règlements. La régularisation avec le tonnage réel est faite chaque trimestre.

Le coût à la tonne, facturé aux communes du SIDRU était de 91,50 € en 2010 (+ 2,81 % de plus qu'en 2009 où le coût unitaire était de 89 €).

F - Ecritures comptables sans incidence pour le SIDRU

Le SIDRU voit transiter sur son budget un certain nombre de dépenses et de recettes qui ne pèsent pas sur son équilibre budgétaire :

- **en investissement** : les subventions relatives à la mise en place de la collecte sélective en porte à porte ou en apport volontaire ainsi que celles relatives aux déchetteries, dans la limite des subventions notifiées et sur la base des justificatifs fournis par les communes. Ces subventions proviennent de la Région Ile-de-France. Le SIDRU constitue les demandes de subventions, encaisse les subventions puis les reverse aux communes bénéficiaires ; on retrouve ces sommes sur le Compte Administratif dans la rubrique des « reste à réaliser » ;
- **en fonctionnement** : ce sont essentiellement les soutiens d'ECO-EMBALLAGES pour la collecte sélective des emballages ménagers en fonction des tonnages triés et envoyés vers les repreneurs agréés dans le cadre du contrat signé entre le SIDRU et ECO-EMBALLAGES. La procédure est la même que pour l'investissement : c'est le SIDRU qui constitue les déclarations sur la base des informations fournies par le centre de tri ainsi que les attestations de reprise produites par les filières. Le SIDRU redistribue ensuite les sommes reçues au titre de ces soutiens.

Les recettes de reprise des matériaux par les filières agréées suivent la même logique. Un décalage existe chaque année entre la facturation aux repreneurs et le reversement aux communes qui ne peut se faire qu'après réception des recettes sur le compte du Syndicat. Il en est de même pour les contrats signés avec UPM Kymmene pour les journaux magazines, ECOFOLIO pour les imprimés et Ecologic pour les soutiens aux DEEE.

Depuis l'élargissement des compétences du Syndicat au traitement des déchets secs recyclables, des encombrants et des déchets végétaux à partir de 2007, le SIDRU s'acquitte également des factures et répercute aux communes membres le montant relatif à leurs propres apports. Il faut préciser que, pour les encombrants où le marché de traitement a été passé en 2 lots, et pour les déchets végétaux, en 3 lots, le Syndicat mutualise le prix entre l'ensemble des collectivités.

4°- Principaux aspects de l'année 2010

A - Le budget 2010 et le remplissage du centre AZALYS

Le budget 2010 a été élaboré avec les contraintes suivantes :

- une baisse régulière des tonnages apportés par les communes, 59 821 tonnes en 2010 contre 71 763 tonnes par exemple en 2000,

- la nécessité de trouver des tonnages extérieurs ; faute de tonnages, NOVERGIE s'est engagé à compléter les apports jusqu'aux 100 000 tonnes contractuelles du Syndicat,
- l'application de la TGAP (taxe générale sur les activités polluantes) qui frappe tous les tonnages entrant dans le centre d'incinération comme prévu dans la loi de finances pour 2009; compte tenu des bonnes performances environnementales d'AZALYS, cette TGAP est limitée à 2 € par tonne en 2010 ; cette TGAP est également soumise à la TVA,
- pour ne pas trop alourdir le prix unitaire réclamé aux collectivités pour l'incinération de leurs déchets (reporté ensuite sur le calcul de la TEOM - taxe d'enlèvement des ordures ménagères), le comité syndical a décidé une majoration de la cotisation à l'habitant qui passe de 8 à 9 €.

B - L'étude d'optimisation de la gestion des déchets

Le contrat actuel, signé avec la Société ECO-EMBALLAGES, a pris effet au 1^{er} janvier 2005 ; c'est le contrat barème D. Dans ce nouveau barème, la performance de tri est mise au centre du processus ; plus on trie et plus la qualité du tri est bonne, et plus les soutiens progressent ; la communication est davantage soutenue également puisqu'elle participe à la qualité du tri.

Dans ce contrat signé avec ECO-EMBALLAGES, figure aussi la possibilité de réaliser, à l'échelle du Syndicat, une étude globale sur l'ensemble de la chaîne de gestion des déchets ménagers qui prend en compte les ordures ménagères résiduelles et les déchets recyclables.

Cette étude a été financée par ECO-EMBALLAGES à hauteur de 1 € par habitant ce qui couvre la dépense effectuée.

Cette étude porte à la fois sur la collecte, dont les communes ont gardé la responsabilité, et sur le traitement, géré à l'échelle du Syndicat. Elle se déroule en deux phases :

- une première étape qui consiste à récupérer toutes les données chiffrées relatives au coût payé par les communes et qui totalise le coût de la gestion des contenants, du ramassage et du traitement ; c'est ce que l'on appelle la « connaissance des coûts »,
- la seconde qui consiste, sur la base de ces chiffres mais aussi par une étude de terrain, sur la typologie de l'habitat et les habitudes des habitants, de voir si l'organisation en place est optimale, quels sont les aménagements qui peuvent être apportés pour minorer les coûts sans pénaliser les habitants ; c'est ce que l'on appelle la « recherche des leviers d'optimisation ».

Cette étude permet aussi de comparer entre-elles des communes de caractéristiques proches et de repérer les bonnes idées ou les novations qui fonctionnent. Elle a été divisée en deux lots géographiques. La première phase s'est déroulée sur les 3 plus grandes communes composant le lot 1 et avec leurs moyens propres, conjugués avec le concours du technicien du Syndicat.

Pour la seconde phase de ces 3 communes et la première des autres collectivités (le lot 2), un marché a été signé avec la société VERDICITE en fin d'année 2008 ; le rendu de ce travail s'est effectué le 17 juin 2009.

Pour les 10 collectivités en phase 1, malgré un manque de participation flagrant d'un des collecteurs (pour les communes de Vernouillet, Le Mesnil et Orgeval), les coûts ont été reconstitués et ont permis à chaque commune de situer ses coûts de collecte par rapport aux moyennes nationales. Les premières pistes d'améliorations et d'optimisations ont été esquissées et seront à confirmer lors de la phase 2. La procédure de consultation pour la phase 2 a été lancée au premier semestre de 2010. La société VERDICITE a de nouveau été retenue pour cette deuxième phase.

La réunion de restitution des résultats a eu lieu le 9 février 2011, plusieurs pistes d'optimisations ont été proposées aux communes membres :

- réduction de fréquence de la collecte des OM (C2 en C1) pour la partie pavillonnaire de certaines collectivités,
- réduction de fréquence de la collecte du verre (C1 en C,05) pour certaines collectivités,
- recrutement d'ambassadeurs du tri.

D'autres pistes ont été aussi abordées à plus long terme (développement de la communication, homogénéisation de la couleur des bacs, mise en place de la redevance incitative, développement du compostage individuel et collectif).

C - Le renouvellement du marché de traitement des encombrants et du marché de traitement des végétaux

Le marché de tri des encombrants arrivait à son terme normal le 31 juillet 2010, celui des végétaux le 31 décembre 2010.

Pour le marché de traitement des encombrants, il existe 2 lots géographiques :

- le lot 1 constitué des communes d'Achères, de Conflans Sainte Honorine, du Mesnil el Roi et de Saint Germain en Laye
- le lot 2 constitué des communes d'Aigremont, de Chambourcy, de Fourqueux, de Médan, de Morainvilliers, d'Orgeval, de Poissy, de Vernouillet et des 3 communes de la CA des 2 Rives de la Seine (Carrières sous Poissy, Verneuil sur Seine et Andrésy).

Suite à une procédure de consultation par appel d'offres, ce sont les sociétés Picheta et Veolia/ Generis qui ont été retenues respectivement pour accueillir et traiter les déchets encombrants des communes du Syndicat du lot 1 et du lot 2.

Pour le marché de traitement des végétaux, il existe 3 lots géographiques :

- le lot 1 constitué des communes d'Achères, du Mesnil le Roi et de Saint Germain en Laye
- le lot 2 constitué des communes d'Aigremont, de Chambourcy, de Fourqueux, de Médan, de Morainvilliers, d'Orgeval et de Vernouillet
- le lot 3 constitué des 3 communes de la CA des 2 Rives de la Seine (Carrières sous Poissy, Verneuil sur Seine et Andrésy)

Suite à une procédure de consultation par appel d'offres, ce sont les sociétés EARL Mauge et SEPUR qui ont été retenues respectivement pour accueillir et traiter les déchets végétaux des communes du Syndicat du lot 1 et des lots 2 et 3.

D - Fin du contrat Eco-Emballages, barème D

Le contrat Eco-Emballages barème D arrivait à son terme au 31 décembre 2010. Le nouveau barème a fait l'objet de nombreuses négociations entre les élus, les associations et l'éco-organisme.

L'agrément de la société ECO-EMBALLAGES a été renouvelé le 7 décembre 2010. Cet agrément permet à cette société de présenter aux collectivités un nouveau barème de soutiens, appelé Contrat de Programme de Durée E.

Cependant, ce barème faisant l'objet de recours et de nouvelles négociations, les collectivités ont continué à bénéficier des soutiens suivant le barème D au 1er semestre 2011 et le SIDRU, comme toutes les collectivités concernées, a passé des avenants de prolongation de 6 mois des contrats avec les repreneurs des matériaux lors du Comité du 17 novembre 2010. Le nouveau barème E devrait s'appliquer à compter du 1er juillet 2011.

E - Création d'un groupe de travail « Amélioration des performances »

Le contrat Eco-emballages propose des soutiens basés sur la performance, des aides à la communication et une meilleure gestion globale des déchets par une aide à des études dites d'optimisation des déchets.

Si les performances actuelles des communes du Syndicat sont bonnes, par rapport aux moyennes nationales, des marges de progrès existent en particulier au niveau de l'habitat collectif. On considère en effet que les performances de l'habitat individuel ne peuvent pas être améliorées dans des proportions importantes, la comparaison des résultats des communes selon la typologie de leur habitat le confirme. Cela passe par de la

communication de proximité (ambassadeurs de tri), par un partenariat à créer ou développer avec les bailleurs sociaux (formation des gardiens). Ce sont les pistes qui se dessinent et qui pourraient être appliquées prioritairement sur 4 communes du SIDRU : Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye et Verneuil-sur-Seine.

Par ailleurs, le Grenelle 2 de l'environnement a fixé des objectifs en matière de réduction des déchets et d'augmentation du recyclage avec une réduction de 7% de la production d'OM par habitant d'ici 5 ans, une hausse du recyclage matière et organique (35% en 2012 et 45% en 2015), et une diminution des quantités incinérées ou stockées de 15%.

Eco-emballages s'est proposé d'accompagner le Syndicat dans une démarche d'amélioration de ses performances en l'aidant à la mise en œuvre d'un plan d'actions pluriannuel qui viserait le recyclage de 8 500 tonnes d'emballages à fin 2012, soit un gain de 800 tonnes entre 2009 et 2012 (550 tonnes de verre et 250 tonnes d'emballages légers).

Pour accompagner cette démarche, un groupe de travail « habitat collectif » a été créé lors du Comité du 22 juin 2010 afin de définir un plan d'actions à mettre en œuvre.

Une première session d'information présentée par Eco-emballages a eu lieu le 10 décembre 2010. Lors de cette réunion, il a été proposé un plan d'actions 2010-2012 :

- L'impulsion officielle, par délibération, du plan d'actions visant le cap de 8500 T, soit un gain de 800 T entre 2009 et 2012 (550 T de verre et 250 T d'emballages légers)
- La mobilisation dans le cadre d'un Comité de pilotage (un élu référent + un technicien par commune) qui se réunira trimestriellement à partir de septembre 2010 (présentation des moyens à disposition, validation du plan d'actions 2010-2012, mise en place des actions de diagnostic et de pilotage, suivi et valorisation des actions, rendu au comité syndical et aux communes, ...)
- La mobilisation prioritaire (3e trimestre et 4ème trimestre 2010) des professionnels de l'habitat collectif (ciblages des bailleurs et formation des gardiens), en particulier sur les 4 communes disposant du plus fort potentiel de progression (Poissy, Saint-Germain en Laye, Achères, Verneuil).
- L'implication des relais des communes, en particulier par l'information des ambassadeurs du tri sur les objectifs et les services à disposition (septembre 2010).
- La construction d'un plan de communication 2011-2012 par étape et ciblé sur des objectifs concrets visant à une meilleure compréhension et appropriation du geste de tri (ex : cap +10% du recyclage du verre, recycler 2 bouteilles plastiques sur 3, ...).

Une première action a été mise en œuvre au début de l'année 2011 avec l'organisation de sessions de formation et de sensibilisation des gardiens d'immeubles des villes d'Achères

et de Conflans-Sainte-Honorine à la collecte sélective, en qualité d'acteurs essentiels dans la chaîne du recyclage.

F - Les objectifs du Grenelle de l'Environnement

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite loi Grenelle 1, définit des objectifs pour une meilleure préservation de l'environnement et détermine les axes visant à modifier un certain nombre de comportements et à adapter les politiques publiques.

L'article 46 traite plus spécialement des déchets. Il affirme les principaux principes :

- Responsabilisation des producteurs,
- Réduction des déchets à la source,
- Recyclage et valorisation y compris énergétique,
- Instauration d'une tarification incitative au niveau des collectivités territoriales,
- Fiscalité modulée selon les performances des installations.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (« Grenelle 2 ») est venu compléter le premier volet législatif.

La loi Grenelle 2 contient les principales mesures concrètes permettant d'atteindre les objectifs établis dans la loi Grenelle 1 en matière de prévention, de recyclage et de réduction de l'élimination. Des avancées ont permis de rééquilibrer les obligations et les responsabilités entre l'amont (les producteurs et les distributeurs) et l'aval (les collectivités et leurs prestataires). Les principaux axes d'actions pour une gestion durable des déchets sont les suivants :

- définition générale de la Responsabilité élargie du producteur (REP) avec création d'une cotisation auprès du producteur de déchets concerné et modulation de la contribution financière de chaque produit à sa filière de traitement en fonction de son impact environnemental et de ses valorisations. A partir du 1er janvier 2012, tout produit recyclable dans le cadre d'une responsabilité élargie du producteur fait l'objet d'une signalétique informant le consommateur de la consigne de tri.
- au 1er juillet 2011, obligation dans les grandes surfaces (>2500 m²) de mettre en place des points de reprise des déchets d'emballages issus de produits achetés dans ce magasin.
- limitation des capacités d'élimination ou d'enfouissement des déchets ménagers afin de favoriser la prévention, le recyclage et la valorisation
- instauration de plans départementaux de gestion des déchets issus du BTP, privilégiant l'utilisation de matériaux recyclés
- mise à jour des plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés obligatoire et évaluation à prévoir tous les 6 ans

- obligation d'élaboration de plans locaux de prévention au 1er janvier 2012 pour les collectivités compétentes pour la collecte ou le traitement
- diminution de 15 % des quantités de déchets destinés à l'enfouissement ou à l'incinération et réduction de la production d'ordures ménagères de 5 kg par habitant et par an pendant les cinq prochaines années, d'ici au 1er janvier 2012, conformément aux objectifs fixés dans le Grenelle 1...

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B1

1 - Mandats émis (y compris sur les restes à réaliser N-1)

	FONCTIONNEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	13 467 526.17		13 467 526.17
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	155 490.55		155 490.55
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	1 929 243.79		1 929 243.79
66	CHARGES FINANCIERES	1 335 036.35		1 335 036.35
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	9 253.37		9 253.37
68	Dotations aux amortissements et provisions		1 034 282.53	1 034 282.53
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS			
	Dépenses de fonctionnement - Total	16 896 550.23	1 034 282.53	17 930 832.76

Pour information D 002 Déficit de fonctionnement reporté de N-1

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES	39 041.10		39 041.10
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILES	234 282.53		234 282.53
	Dépenses d'investissement - Total	273 323.63		273 323.63

Pour information D 001 Solde d'exécution négatif reporté de N-1

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B2

2 - Titres émis (y compris sur les restes à réaliser N-1)

	FONCTIONNEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
73	IMPOTS ET TAXES	1 285 860.00		1 285 860.00
74	DOTATIONS, SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS	15 839 249.32		15 839 249.32
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	28 375.48		28 375.48
76	PRODUITS FINANCIERS	820 027.52		820 027.52
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	9 200.00		9 200.00
	Recettes de fonctionnement - Total	17 982 712.32		17 982 712.32

Pour information R 002 Excédent de fonctionnement reporté de N-1	2 016 446.11
---	---------------------

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES	39 041.10		39 041.10
481	CHARGES A REPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES		234 282.53	234 282.53
	Recettes d'investissement - Total	39 041.10	234 282.53	273 323.63

+

Pour information R 001 Solde d'exécution positif reporté de N-1	12.61
--	--------------

+

Affectation au compte 1068	
-----------------------------------	--

=

TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	273 336.24
---	-------------------

SIDRU

Rapport annuel
sur le prix et la qualité du service public
d'élimination de déchets ménagers et
assimilés proposé par l'ORDIF
2010

**Rapport établi conformément au décret n°2000-404 du 11 mai 2000
relatif au rapport annuel sur le prix et la qualité du service public
d'élimination des déchets**



SOMMAIRE

- I. Présentation du Syndicat
- II. Les indicateurs techniques
- III. Le coût de l'incinération
- IV. Le coût des autres traitements
- V. Le bilan de l'année 2010
- VI. Les indicateurs économiques
- VII. Détail des reversements de recettes aux communes

I - PRESENTATION DU SIDRU

Le SIDRU est composé de 15 communes des Yvelines adhérentes dont 3 sont regroupées au sein de la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de la Seine, soit un total de 212 946 habitants au 1er janvier 2010. Le Syndicat est compétent juridiquement pour le traitement, l'élimination, le transfert et la valorisation des déchets. Le SIDRU a une usine d'incinération située à Carrières sous Poissy dont l'exploitation a été confiée à un opérateur privé (NOVERGIE) dans le cadre d'un bail emphytéotique de 20 ans (mise en service industriel: 15 décembre 1998).

La compétence collecte est aujourd'hui assurée par les collectivités adhérentes pour les déchets ménagers divisés en 7 flux distincts : emballages et journaux-magazines (majoritairement un seul flux mais certaines communes ont opté pour 2 flux distincts), verre, encombrants, déchets verts, ordures ménagères résiduelles et déchèterie. Chaque collectivité assure donc la collecte séparative de l'ensemble de ces flux.

Collectivités adhérentes

- Communes : Aigremont, Achères, Chambourcy, Conflans-Sainte-Honorine, Fourqueux, Le Mesnil le Roi, Médan, Morainvilliers, Orgeval, Poissy, Saint-Germain-en-Laye et Vernouillet.

- Communauté d'Agglomération des 2 Rives de la Seine :

Andrésy, Carrières Sous Poissy, Verneuil sur Seine.

La densité de population, sur l'ensemble du SIDRU, est de 1381,78 habitants/km² avec un taux de 41.83 % d'habitat collectif (chiffre du contrat Eco-emballages).



II – LES INDICATEURS TECHNIQUES

a) Indicateurs relatifs à la collecte des déchets

Il est rappelé que la collecte des déchets ménagers est de la compétence de chacune des communes membres du Syndicat.

Depuis 2005, les quinze communes du SIDRU pratiquent la collecte sélective des emballages ménagers.

Bien que le SIDRU n'ait pas la compétence « collecte », il est intéressant de regarder l'ensemble du gisement en provenance de ses communes membres pour apprécier les différents modes de traitement.

Tonnages des flux de déchets collectés par les collectivités membres du SIDRU

Tonnages de déchets collectés par les collectivités membres du SIDRU	Tonnages 2009	Tonnages 2010	kg/hab en 2010	Evolution entre 2009 et 2010	Données Yvelines en 2009	Données Ile de France 2009	Données France 2005
Ordures ménagères résiduelles	60 682 t	59 821 t	281	-1,42%	270,0	315	327
Emballages (dont verre) et Journaux-Magazines	13 874 t	13 644 t	64	-1,65%	65,0	56	69
Biodéchets hors déchèterie (= déchets végétaux)	5 232 t	5 163 t	24	-1,32	35,8	18,1	16
Encombrants au porte à porte	5 986 t	5 401 t	25	-9,77	25,0	28	14

On constate une diminution globale des tonnages collectés entre 2009 et 2010. Cette tendance est une conséquence de la baisse de la consommation des ménages cette année.

b) Les indicateurs relatifs au traitement des déchets

b.1) L'incinération

Conformément à leur engagement réciproque et aux termes du contrat « Terres-Vives » d'Ile-de-France signé entre le SIDRU, le Conseil Régional, le Conseil Général, l'ADEME et ECO-EMBALLAGES, les communes du SIDRU ont décidé la construction d'un Centre de Valorisation Energétique, destiné à traiter, par incinération, les déchets n'ayant pas fait l'objet d'un tri préalable.

Cet établissement, dénommé AZALYS, situé sur la commune de Carrières-sous-Poissy, a été mis en service industriellement au 15 décembre 1998.

Cette usine est prévue pour une capacité de 115 000 tonnes dont :

- 100 000 tonnes pour le SIDRU, le SIVaTRU et les clients extérieurs,
- 15 000 tonnes d'apport propre par NOVERGIE.

En 2010, le tonnage total incinéré a été de **108 642.04 tonnes** (soit un peu moins que la capacité des 115 000 tonnes indiquées ci-dessus), sachant que NOVERGIE a complété les 100 000 tonnes du SIDRU pour 22 895.4 tonnes.

Toutes les données à caractère technique, résultats des mesures exécutées conformément à l'arrêté d'exploitation et à l'ensemble contractuel, dont les rejets polluants, sont fournies par l'exploitant dans son rapport annuel qui fait l'objet d'une autre présentation.

b.2) Les autres traitements

Par ailleurs, le SIDRU a repris l'ensemble de la compétence traitement en plus de la valorisation énergétique de ses déchets ménagers :

- Le marché concernant le tri des déchets secs recyclables (emballages ménagers et journaux-magazines) a été renouvelé avec le SIVaTRU le 1^{er} septembre 2009,
- Le marché de traitement des encombrants signé avec SITA (lot 1) et GENERIS (lot 2) a pris effet au 1^{er} août 2006 et a été renouvelé au 1^{er} août 2010 ; deux nouveaux marchés ont été signés avec PICHETA (lot 1) et GENERIS (lot 2),
- Le marché de traitement des déchets végétaux, signé avec VERT COMPOST (lots 1 et 3) et MAUGE (lot 2) a pris effet au 1^{er} janvier 2007 et sera à renouveler pour le 1^{er} janvier 2011.

Le SIDRU a signé une convention de reprise des papiers journaux magazines revues (JRM), collectés en apport volontaire ou en porte-à-porte par les communes, avec la société UPM-Kymmene France qui s'est achevée le 31 décembre 2009. Le Syndicat a lancé une consultation afin d'obtenir la meilleure proposition de reprise pour ces matériaux. L'offre de UPM-Kymmene a été retenue et une nouvelle convention a été signée le 29 janvier 2010 pour une durée de 6 ans.

Le SIDRU récupère, pour le compte de ses communes membres, les soutiens en provenance de la société ECO-EMBALLAGES ainsi que les recettes issues du recyclage des matériaux récupérés et valorisables (verre – acier – aluminium - papiers cartons - depuis le 1^{er} juillet 2004, les plastiques – journaux magazines). Ces recettes viennent minorer le surcoût généré par la collecte sélective des déchets recyclables.

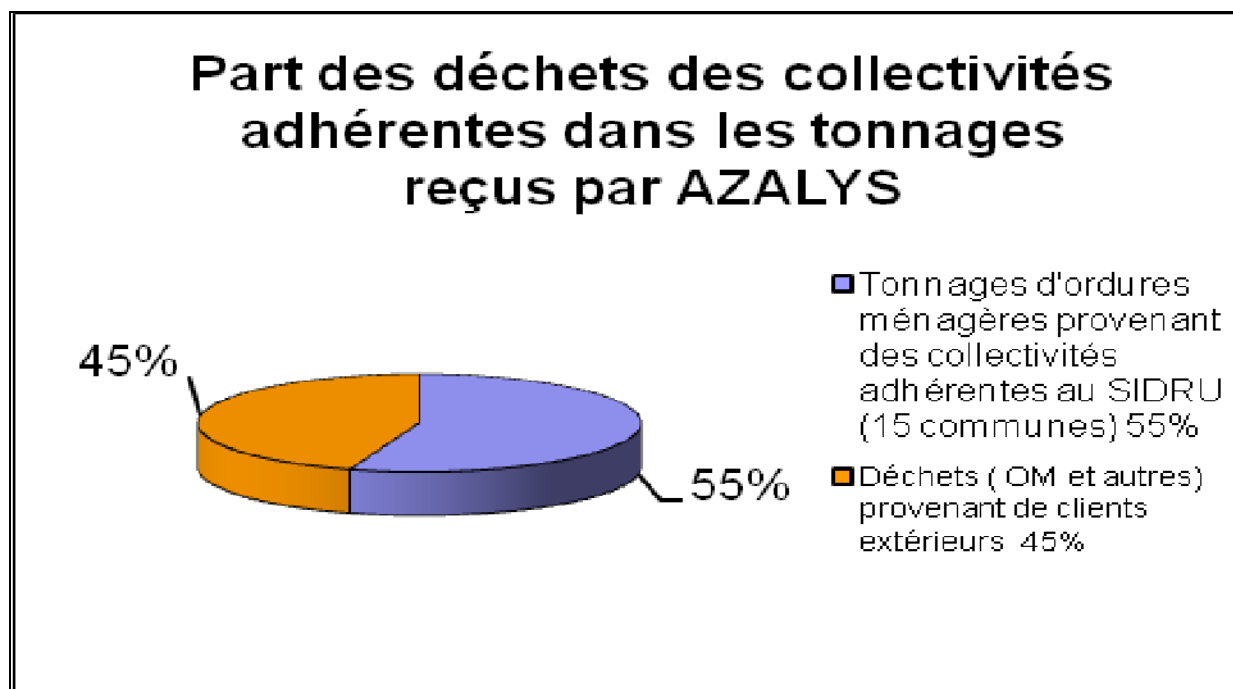
Le contrat avec ECO-EMBALLAGES a été signé en décembre 2005 avec une prise d'effet au 1^{er} janvier 2006 pour la reprise des matériaux, et un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2005 pour les soutiens ECO-EMBALLAGES. Ce contrat, appelé barème D, propose des soutiens basés sur la performance, des aides à la communication et une meilleure gestion globale des déchets par une aide à des études dites d'optimisation des déchets.

Cette filière s'est développée avec :

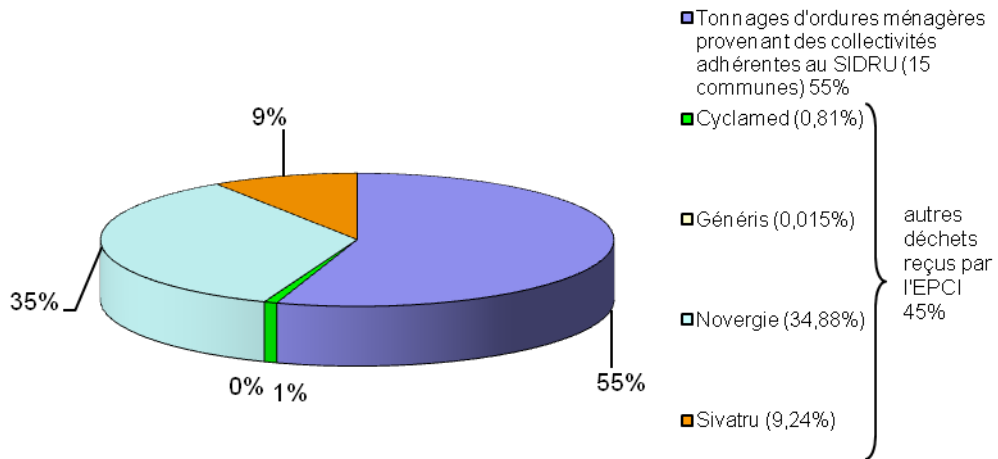
- la mise en place du traitement des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) auprès d'un organisme fédérateur OCAD3E, signataire d'une convention de 6 ans le 23 mai 2007. Un soutien financier est également apporté dans ce cadre,
- la mise en place de la filière ECOFOLIO qui verse, depuis le 4^{ème} trimestre 2007, des soutiens pour les déchets d'imprimés présents dans la collecte des journaux-magazines.

Le contrat avec ECO-EMBALLAGES est arrivé également à terme au 31 décembre 2010. Les discussions avec AMF, AMORCE et le Ministère ont entraîné un retard dans la présentation du nouveau barème. Ce nouveau barème a été présenté aux collectivités au cours du 1^{er} trimestre 2011.

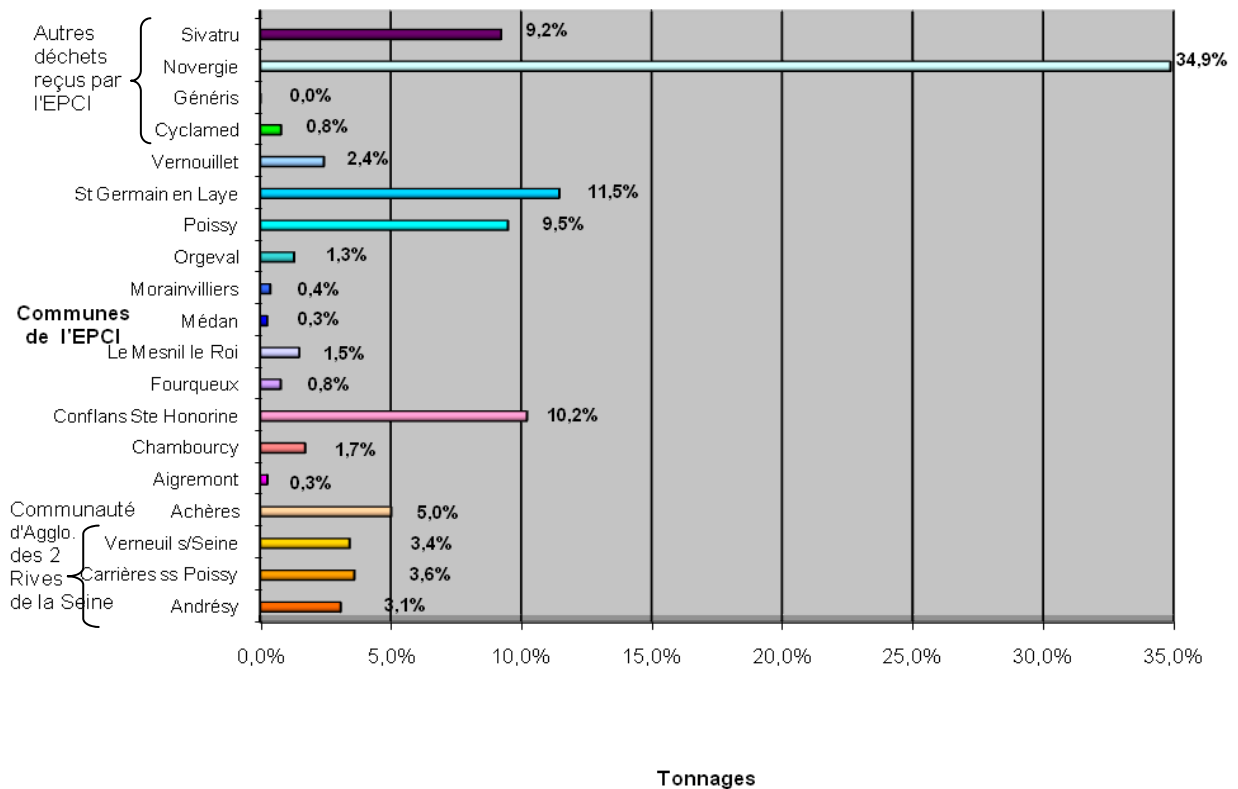
La signature d'avenants avec les différents repreneurs des matériaux s'est avéré nécessaire dans l'attente de l'adoption du nouveau barème.



Autres clients par rapport aux collectivités adhérentes



Tonnages provenant des collectivités adhérentes et déchets provenant des clients extérieurs reçus par Azalys



SYNOPTIQUE PRESENTANT LES FLUX DE DECHETS TRAITES

	collectivité	Installations (capacité autorisée)	tonnages entrants	dont déchets collectés des adhérents à l'EPCI	Tonnages sortants						
		UIOM de l'EPCI (115 000)	108 642	59 821	Métaux (extrait hors site)	1 445	Mâchefers	22 421	REFIOM	2 137	
		Centre de tri SIVaTRU (emballages, JM et verre)		13 644	UIOM privée de l'EPCI	Néant	Vapeur produite	0	Electricité produite	53.852 Mwh	
					Repreneurs	11 701	Refus incinéré (hors verre)	1 799			
privées		Plateforme de traitement des encombrants de : SITA GENERIS PICHETA			Métaux	151	Bois	305	Gravats	259	
									carton	19	
										refus CET 2	4 668
privées		Plateforme de compostage des déchets végétaux de : Earl Mauge Vert Compost									

**TONNAGES DE PRODUITS RECYCLES
RECEPTIONNES PAR LES FILIERES DE REPRISE**

Matériaux	Tonnages	%
Acier	223.6	1,67%
Aluminium	9.3	0,07%
Briques alimentaires	95.2	0,71%
Carton	1597.6	11,96%
Journaux Magazines	3988.7	29.85%
Plastiques	740.9	5,54%
Verres	5 129.1	38,39%
gros de magasins	132.5	0.99
acier machefers	1202.5	9%
alu mâchefers	242.1	1.81%
TOTAL	13 361.5	100

**MODE D'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS OU SONT TRAITES LES
DECHETS DU SIDRU**

Installations de traitement des déchets de l'EPCI	Maîtrise d'ouvrage	Exploitant	Nature de la valorisation
UIOM (AZALYS)	EPCI (SIDRU)	Novergie	Electricité
Centre de tri des déchets ménagers recyclables	SIVaTRU	GENERIS	Recyclage
Plateforme de traitement des encombrants	GENERIS SITA PICHETA	GENERIS SITA PICHETA	tri / traitement / recyclage
Traitement des déchets végétaux	EARL Mauge Vert compost	EARL Mauge Vert compost	compostage

III- LE COÛT DE L'INCINERATION

a) Décomposition du coût à la tonne

Le prix facturé par NOVERGIE se décompose en trois groupes principaux :

1°- les frais fixes

- ✓ l'annuité relative au remboursement du crédit-bail, qui augmente chaque année de 3% contractuellement,
- ✓ les frais fixes d'exploitation définis dans le contrat qui correspondent aux frais de structure, personnel, assurances etc....

Quel que soit le tonnage incinéré, le SIDRU est redevable de ces sommes.

2°- les frais proportionnels d'exploitation

Ce sont tous les frais liés à l'exploitation comme les fluides et consommables, les frais liés à l'élimination des résidus, au stockage et à l'évacuation des sels, en bref toutes les charges proportionnelles à la quantité de déchets incinérés.

De ce montant sont déduites les recettes de revente d'électricité dans le cadre de la valorisation énergétique.

3°- les frais liés à la fiscalité

Au terme du contrat passé entre le SIDRU et NOVERGIE, ce dernier refacture au Syndicat les taxes et impôts liés à l'exploitation ; cela concerne la taxe foncière du terrain d'assiette, la taxe professionnelle.

Il faut rajouter la TGAP (taxe générale sur les activités polluantes) qui frappe désormais toutes les tonnes entrant à l'UIOM (usine d'incinération des ordures ménagères).

Compte tenu des bonnes performances énergétiques et environnementales, cette TGAP est minorée ; elle représente néanmoins 2€ HT la tonne.

La répartition globale du coût de l'incinération, telle qu'elle résulte du contrat passé avec NOVERGIE, est donc la suivante :

- annuité du crédit bail : 31,09 %
- frais fixes : 45,79 %
- frais proportionnels : 18,89 %
- fiscalité (hors TGAP) : 4,23 %

b) La facturation du service d'incinération

Les tonnages extérieurs ont été facturés aux montants unitaires suivants :

- SIVaTRU : 85,16 € HT (prix fixé par le marché et actualisé)
- CYCLAMED : 93,40 € HT
- NOVERGIE : 97,13 € HT
- GENERIS : 85,16 € HT

La facturation aux communes du SIDRU est calculée de telle sorte qu'elle assure l'équilibre financier de l'incinération. Le prix appelé pour l'année 2010 a été de **91,50 € HT** la tonne, hors TGAP, elle-même soumise à la TVA.

IV -LE COÛT DES AUTRES TRAITEMENTS

Comme indiqué plus haut, le SIDRU a repris la compétence sur l'ensemble du traitement ; à ce titre c'est donc lui qui passe les marchés, il s'agit :

- du tri des déchets ménagers recyclables
- des encombrants
- des déchets végétaux

Le coût de ces prestations est ensuite répercuté aux communes membres, en fonction des tonnages apportés.

Sur le plan financier, les sommes transitent donc, en dépenses et en recettes, par le budget du Syndicat mais elles s'équilibrent et ne pèsent pas sur les résultats.

Pour mémoire, le coût de ces différents marchés représente en 2010 pour :

- le tri des déchets ménagers recyclables : 1 719 638,07 €
- les encombrants : 486 277,48 €
- les déchets végétaux : 162 586,43 €

De la même façon, les soutiens apportés par ECO-EMBALLAGES, ainsi que les recettes en provenance des filières de reprise de matériaux sont reçus par le Syndicat et reversés aux communes en fonction de la qualité de leur collecte sélective. **En 2010**, ces mouvements comptables ont représenté environ **24,85 %** de la section de fonctionnement.

V - BILAN DE L'ANNEE 2010

En 2010 s'est poursuivie une baisse amorcée en 2009 des tonnages produits par les ménages. On constate une diminution d'environ 1,6% en moyenne de la quantité d'ordures ménagères et d'emballages ménagers traités par le Syndicat. On explique cette réduction par une consommation des ménages amoindrie.

En 2010, le recyclage des emballages ménagers des communes du SIDRU a permis d'économiser :

- 317 tonnes de minerai de fer,
- 127 tonnes de coke,
- 21 tonnes de bauxite,
- 4 358 tonnes de bois,
- 576 145 litres de pétrole brut,
- 213 562 m³ de gaz naturel,
- 3 385 tonnes de sable,
- 35 734 m³ d'eau. Sachant que la consommation domestique est en moyenne de 55m³/hab./an, l'économie représente la consommation annuelle de 650 habitants,
- 34 239 MWh d'énergie. Sachant que la consommation domestique est en moyenne de 10,3 MWh/hab./an, l'économie représente la consommation annuelle de 3 324 habitants.

VI - LES INDICATEURS ECONOMIQUES

a) Les frais généraux du Syndicat

En dehors du coût de l'incinération, payé par les utilisateurs, le Syndicat doit prendre en charge :

- Ses frais de fonctionnement courant, les honoraires, les frais de personnel et dépenses diverses. Ces frais sont couverts par une partie de la cotisation, appelée auprès des communes, et à hauteur de **1,23 €** par habitant. Ils sont modestes et ne représentent que 1.5 % du total des dépenses.
- La charge de la dette, constituée par l'emprunt de 89 millions de francs (13,567 M€) qui est venu alléger le montant initialement

prévu de recours au crédit-bail. Cet emprunt est également financé par la cotisation des habitants des communes membres pour 4,0755 € par habitant.

L'encours total de la dette directe du Syndicat était, au 1^{er} janvier 2010, de 12 509 626,69 €.

La charge de la dette représente 76,76 % des dépenses réelles de fonctionnement du Syndicat, hors l'incinération, les écritures comptables liées au traitement des autres déchets ainsi que les reversements des soutiens ECO-EMBALLAGES et des filières.

b) L'incinération

Les dépenses

LIBELLE	DEPENSES (€ T.T.C.) ANNEE 2009
Incinération des O.M. et autres déchets sur la base de 100 000 tonnes (hors les sels) (TVA : 69,6% à 5,5% et 30,4% à 19,6%)	10 017 808,04
Stockage et incinération des sels (TVA : 69,6% à 5,5% et 30,4% à 19,6%)	101 915,49
TGAP	149 611,09
Fiscalité	409 908,73
TOTAL DEPENSES INCINERATION	10 824 822,26

Les recettes

LIBELLE	RECETTES (€ T.T.C.)
Communes du SIDRU (+ TGAP)	5 918 896,27
SIVATRU (OM) + TGAP	977 455,88
CYCLAMED	100 019,75
NOVERGIE (OM)	3 398 289,11
GENERIS (SYCTOM)	1 652,06
RECETTES FILIERES (MACHEFERS°)	325 581,70
TOTAL RECETTES INCINERATION	10 722 894,77

A noter la hausse significative des prix unitaires de reprise par les filières, aussi bien les sommes reversées aux communes que les recettes restant au Syndicat.

c) Les grands équilibres du budget

COMPTE ADMINISTRATIF 2010

REPARTITION DES DÉPENSES ET RECETTES

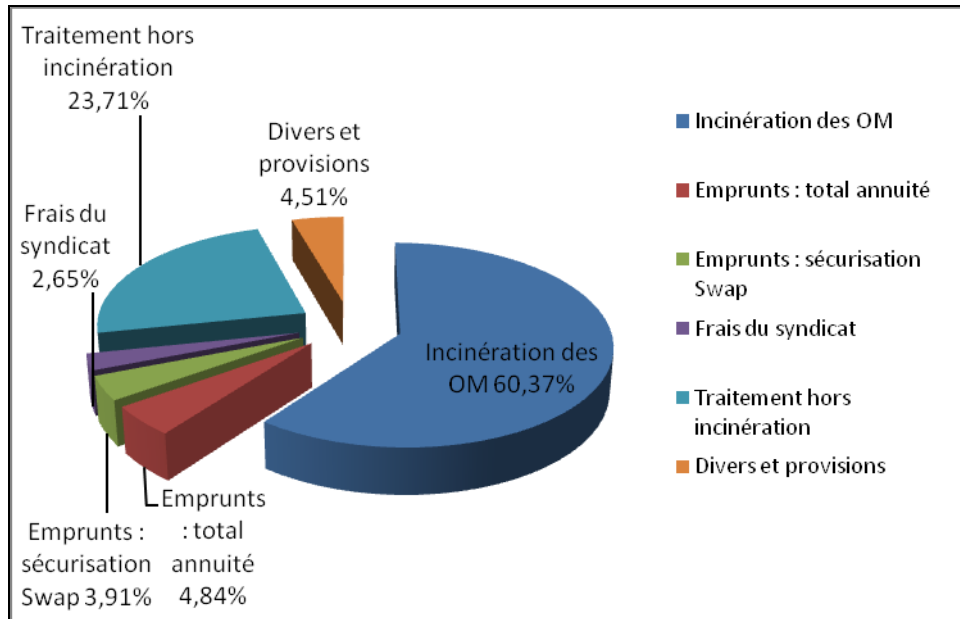
CATEGORIE	Dépenses Montant	%	CATEGORIES	Recettes Montant	%
Incinération des OM	10 824 822,26	60,37	Incinération des OM	10 397 313,07	57,82
		0,00	Recettes des mâchefers (non reversées aux communes)	325 581,70	1,81
			Sous-total incinération	10 722 894,77	59,63
Traitement du Tri des déchets ménagers recyclables	1 719 638,07	9,59	Traitement du Tri des déchets ménagers recyclables	1 719 638,07	9,56
- Traitement des encombrants	486 277,48	2,71	- Traitement des encombrants	486 277,48	2,70
- Traitement des déchets végétaux	162 586,43	0,91	- Traitement des déchets végétaux	162 586,43	0,90
Soutiens ECO-EMBALLAGES	1 136 139,66	8,14	Soutien ECO-EMBALLAGES (*)	1 212 116,01	9,03
Recettes des filières - Reversement	324 006,84		Recettes des filières	411 090,04	
Recettes Journaux Magazines Reversement	267 501,14	1,49	Recettes des Journaux Magazines	326 885,87	1,82
Soutiens ECO-FOLIO	135 484,93	0,76	Soutien ECO-FOLIO	135 484,93	0,75
Recettes des D3E - Reversement	20 647,73	0,12	Recettes des D3E	14 644,72	0,08
Sous-total traitement hors incinération	4 252 282,28	23,71	Sous-total traitement hors incinération	4 468 723,55	24,85

CATEGORIE	Dépenses Montant	%	CATEGORIES	Recettes Montant	%
Frais de fonctionnement du syndicat	475 155,97	2,65			
Emprunts : Sécurisation SWAP	701 454,81	3,91	Cotisations des communes	1 933 491,00	10,75
Emprunts : Total annuité	867 864,07	4,84			
Sous-total frais du syndicat	2 044 474,85	11,40			
Divers			Divers		
- Régularisation comptable	9 253,37	0,05	- Revenus des immeubles	28 375,48	0,16
- Dotations aux provisions	800 000,00	4,46	- Autres produits exceptionnels	9 200,00	0,05
Sous-total divers	809 253,37	4,51	- Produits financiers	820 027,52	4,56
Sous-total	17 930 832,76		Sous-total divers	857 603,00	4,77
			Sous-total	17 982 712,32	
			Excédent antérieur reporté	2 016 446,11	
TOTAL	17 930 832,76		TOTAL	19 999 158,43	
			EXCEDENT	2 068 325,67	

(*) dont étude d'optimisation

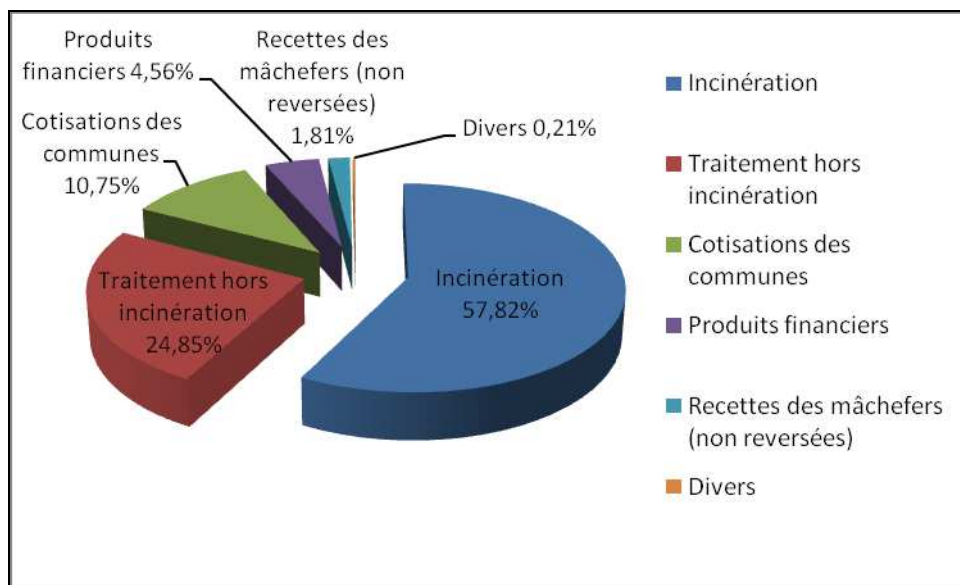
CA 2010

REPARTITION DES DEPENSES



CA 2010

REPARTITION DES RECETTES



VII -DETAIL DES VERSEMENTS DES RECETTES AUX COMMUNES

Le SIDRU gère, pour le compte de ses collectivités membres, les flux financiers issus de la collecte sélective des emballages ménagers recyclables et des journaux magazines.

Un tableau récapitulatif est tenu à jour pour chacune des collectivités membres.

Sur les tableaux ci-après, les collectivités pourront retrouver les données techniques en terme de tonnages recyclés, et les données financières, en terme de recettes perçues, chacune pour ce qui la concerne.

La reprise des quatre derniers exercices permet de comparer l'évolution des tonnages valorisés mais aussi les recettes qui en découlent.

Comme indiqué, lors de la présentation du compte administratif 2010, la hausse des prix unitaires de reprise a été très importante.

ANALYSE DU RAPPORT ANNUEL 2010
ETABLI PAR L'EXPLOITANT NOVERGIE ILE-DE-FRANCE

Le rapport annuel 2009 a été remis par NOVERGIE le 15 avril 2010.

Le rapport technique ainsi que le rapport financier distinguent d'une part :

- le **Centre de Valorisation énergétique** qui concerne les 15 communes du SIDRU,

et d'autre part :

- la **Déchetterie** qui concerne les communes d'Andrésy, de Carrières-sous-Poissy, de Poissy, du Mesnil le Roi et de Verneuil sur Seine, les deux dernières communes utilisant la déchetterie depuis le 1^{er} janvier 2005. La commune de Médan utilise la déchetterie depuis le 1^{er} février 2008, la commune de Vernouillet depuis le 1^{er} juillet 2008.

Analyse du rapport technique

◇ En résumé de l'**historique**, des **apports de déchets et des résidus solides, rejets liquides et gazeux**, il ressort que :

- la **mise en service industriel** a démarré le **15 décembre 1998**, les **essais de réception** effectués par le bureau de contrôle VERITAS ont eu lieu en avril mai 99 et étaient conformes aux garanties figurant dans l'arrêté préfectoral d'exploitation en matière de traitement des fumées et de rejets, ainsi qu'en matière d'émission de bruit.
- la réception de l'ensemble des équipements et des bâtiments a été prononcée le **1^{er} juillet 99**.
- le tonnage reçu sur 2010 atteint 108 641 tonnes, décomposé en :

Année	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Total	108 641*	111 426*	113 017*	117 276	116 083	114 971	113 911	116 573	115 492	115 749	112 474	102 300
SIDRU	59 821	60 682	61 612	63 023	62 967	63 366	65 647	66 276	68 590	70 406	71 763	70 171*
SIVATRU	10 034	11 703	10 959	12 106	12 047	11 087	11 134	11 398	9 363	11 496	12 608	2 942
SOREDIV	0	0	0	0	0	0	0	0	6	4 995	9 602	2 959
CYCLAMED	875	883	807	710	750	790	883	863	838	731	603	-
GENERIS	16	40	85	1 637	3 015	2 554	2 829	2 963	560	-	-	-
NOVERGIE	37 911	38 118°	39 554°	39 800	37 304	37 184	33 418	35 073	36 135	28 121	17 828	26 229

° : dont 29 254 t ayant contribué à compléter le tonnage SIDRU et ses extérieurs à **100 000 tonnes** (contre 26 692 t en 2009).

** : dont 107 871 t incinérées incluant le stock en fosse.

- les résidus **mâchefers** représentent 20,78 % du tonnage reçu, les **REFIOM** (résidus d'épuration des fumées issues de l'incinération des ordures ménagères et assimilés) et les **gâteaux de filtration** 2,32 % (soit respectivement 1,98 % et 0,34 %).

→ Les **Mâchefers** : A l'issue de la campagne de caractérisation des mâchefers qui a eu lieu entre le 3 mai et le 12 juillet 1999, le classement a été effectué en catégorie "M", maturable avant valorisation, du fait de la teneur en plomb ; les autres paramètres atteignant des seuils très bas par rapport à ceux de la circulaire du 9 mai 1994 :

Le taux d'imbrûlés représente 1,3 % (ce qui est très bas par rapport au seuil de 5 %), ce qui confirme une très bonne combustion, et malheureusement donne un caractère très basique à ces mâchefers (pH>12) entraînant une solubilité élevée du plomb. (Ce plomb "soluble" diminue après maturation, le mâchefer devenant alors classable en catégorie "V" valorisable).

Ces mâchefers (non déferrailés à l'usine) représentent **22 421 T** pour 2010, et sont traités sur la plateforme exploitée par VALOMAT à Triel-sur-Seine depuis le 1^{er} juillet 1999. Après maturation, les mâchefers sont valorisés et utilisés en construction routière.

Une campagne de caractérisation des ferreux et non ferreux contenus dans les mâchefers effectuée en décembre 2000 conclut à **10,03 %** en ferreux et **0,56 %** en non ferreux. En valorisation, les taux réels sont différents, et sont

répartis différemment selon le produit : ils s'élèvent à 5,36% en ferreux (contre 4,93% en 2009, et 4,29% en 2008) et 0,96 % en non ferreux, (contre 1,22 % en 2009 et 0,57% en 2008).

Le bilan de l'année a donné les chiffres suivants :

- 1 202 t de ferreux valorisés par SITA donnant lieu à des recettes ECO-EMBALLAGES reversées directement au SIDRU depuis le 1^{er} janvier 2006 (les recettes étant retirées, l'augmentation du prix de traitement des mâchefers a été formalisée par l'avenant 15 au crédit-bail).
- 215 t de non ferreux valorisés par **CORNEC SA**.

soit une augmentation de 4,6% en ferreux entre 2009 et 2010 (contre une augmentation de 17% entre 2008 et 2009, une diminution de 45% entre 2007 et 2008, une augmentation de 9,33% en ferreux entre 2006 et 2007, une diminution de 42,83% entre 2006 et 2005 et une diminution de 2,5% entre 2005 et 2004), et une augmentation de 100% pour les non ferreux. Ces résultats indiquent que, bien que le tri sélectif soit en place pour toutes les communes du SIDRU depuis le 1^{er} avril 2004, les productions de métaux sont difficilement quantifiables.

→ Les **REFIOM**, soit 1,98 % de cendres volantes et 0,34 % de gâteau de filtration (% calculés sur le tonnage entrant) représentent respectivement 2 133 tonnes et 369 tonnes, soit une stagnation relative pour les deux produits (en 2009 respectivement 1,80% et 0,40%).

Ces % ne tiennent pas compte du recyclage des cendres **en fosse**, lors des arrêts du système de transport pneumatique des cendres.

En 2010, les **REFIOM** et les **gâteaux de filtration** sont stabilisés à Limay par SARP-INDUSTRIE, puis enfouis au CET de classe 1 à Guitrancourt, selon un contrat NOVERGIE/EMTA.

→ Les **sels** représentent **1 421** tonnes sous forme de saumure à 40 % en 2010, ce qui correspond au tonnage de 2009, et 3 fois le tonnage de 2008, (et 2 fois le tonnage de 2007), ce qui induit une meilleure valorisation de la saumure avec une diminution des rejets liquides contenant des sels au réseau communal.

Cette saumure a été évacuée (avec succès pour 2010) chez plusieurs repreneurs de l'industrie du ciment (QUADIMEX, EXO7, SOLVAKEM, PIERI, CHIMIE+ et EMTA).

Pour 2010, la vente de sels est comparable à celle de 2009 : 1 393 T et comme 2009 nettement plus importante qu'en 2008 : 461 T.

Lors des arrêts techniques, une partie **très faible** des sels sous forme de rejets liquides a été envoyée en 2010 au réseau communal (autorisés par l'arrêté complémentaire d'exploitation du 20 juillet 1999). Ces rejets représentent **411 m³** en 2010, ce qui représente 0,68% de la quantité totale d'eau utilisée sur le site représentant **55 577 m³**. Des mesures d'auto-surveillance en continu et mensuelles très strictes permettent de s'assurer du contrôle de ces rejets de type accidentel.

La qualité de ces eaux s'est révélée conforme aux exigences réglementaires, excepté pour la teneur en fluorure. Ces quelques dépassements ont pu être maîtrisés grâce au réglage du pH du système d'évaporation. D'autre part, un bilan des rejets liquides est envoyé mensuellement à titre informatif au Syndicat de l'Hautail et à son exploitant.

Les tonnages de résidus estimés correspondent à un tonnage incinéré de 115 000 T.

	Données prévision. Exploitant Avril 99 (Trait. à la chaux)	Année 2000 (Trait. à la chaux)	Année 2001 (Trait. à la chaux)	Année 2002 (Trait. à la chaux)	Année 2003 (Trait. à la chaux)	Année 2004 (Trait. à la chaux)	Année 2005 (Trait. à la chaux)	Année 2006 (Trait. à la chaux)	Année 2007 (Trait. à la chaux)	Année 2008 (Trait. à la chaux)	Année 2009 (Trait. à la chaux)	Année 2010 (Trait. à la chaux)
REFIOM	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Cendres	3 500	2 226	2 004	2 281	2 563	2 332	2 482	2 276	2 213	2 283	2 088	2 274
Gâteaux de filtration	750	714	852	578	633	544	548	532	503	458	472	393
SELS :	3 300 (CaCl ₂)	639	263	1 038	1 685	1 523	1 218	1 022	684	475	1 451	1 515

Tonnages extrapolés à partir des données réelles du tonnage annuel incinéré et des tonnages de cendres, de gâteau de filtration et de sels produits : données 2010 : 107 871 tonnes incinérées ont produit 2 133 tonnes de cendres, 369 tonnes de gâteau et 1 421 tonnes de sels.

Ce décalage de production de résidus entre le prévisionnel et le réel depuis 1999 s'explique **en partie** du fait de la nature des déchets : % de déchets ménagers et % DIB, avec une quantité de chlore contenue dans les déchets plus faible, d'où également une quantité de sels produits plus limitée. Depuis août 2001, avec la suppression de l'écailleuse, un stockage tampon a été mis en place pour la saumure à 40 %, évacuée ensuite vers l'industrie du

ciment **générant une recette de 13,80 euros HT/tonne en moyenne** (contre 13,70 €HT/t en 2009, 15,02 €HT/t en 2008), le prix de rachat de sel oscillant entre 12 à 18 € HT/T.

les entreprises achètent le sel sont QUADIMEX, EXO7, SOLVAKEM, PIERI, EMTA et CHIMIE+. (de 12 à 18 € HT/T)

→ Les **eaux pluviales**, analysées semestriellement, sont conformes à l'arrêté d'exploitation.

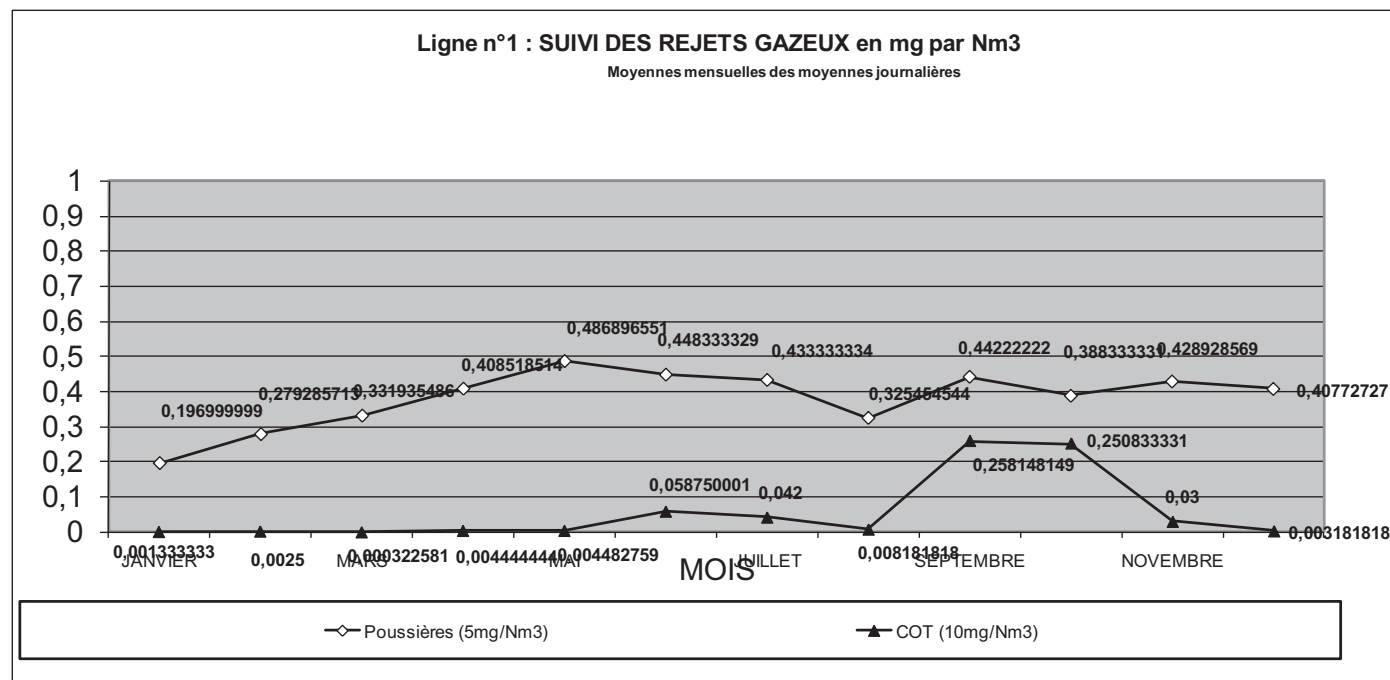
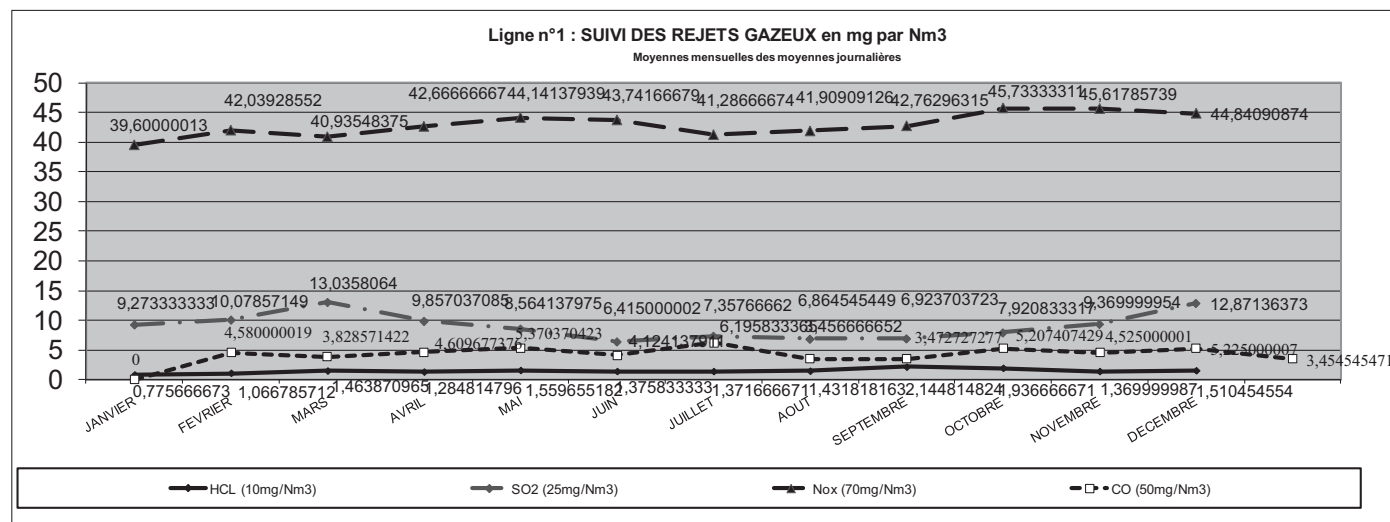
→ Les **rejets gazeux** sont mesurés en continu les poussières, HCl, NOx, NH3, SO2, CO, CO2, le débit et la température.

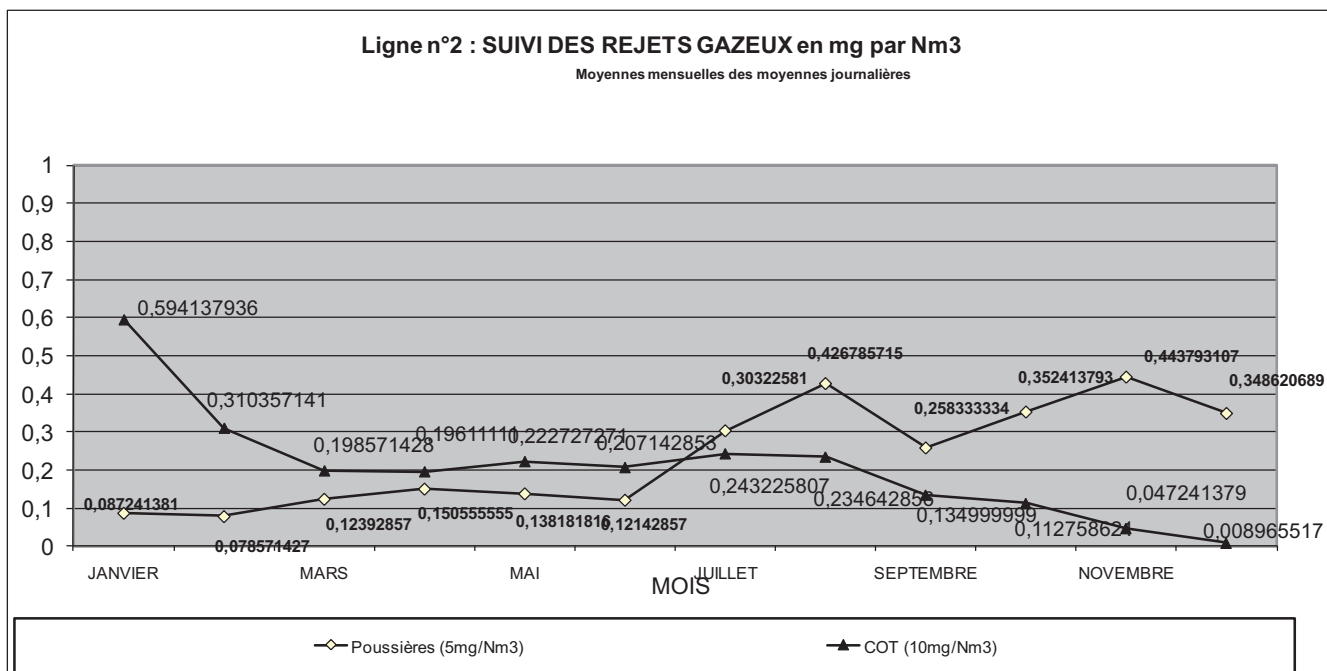
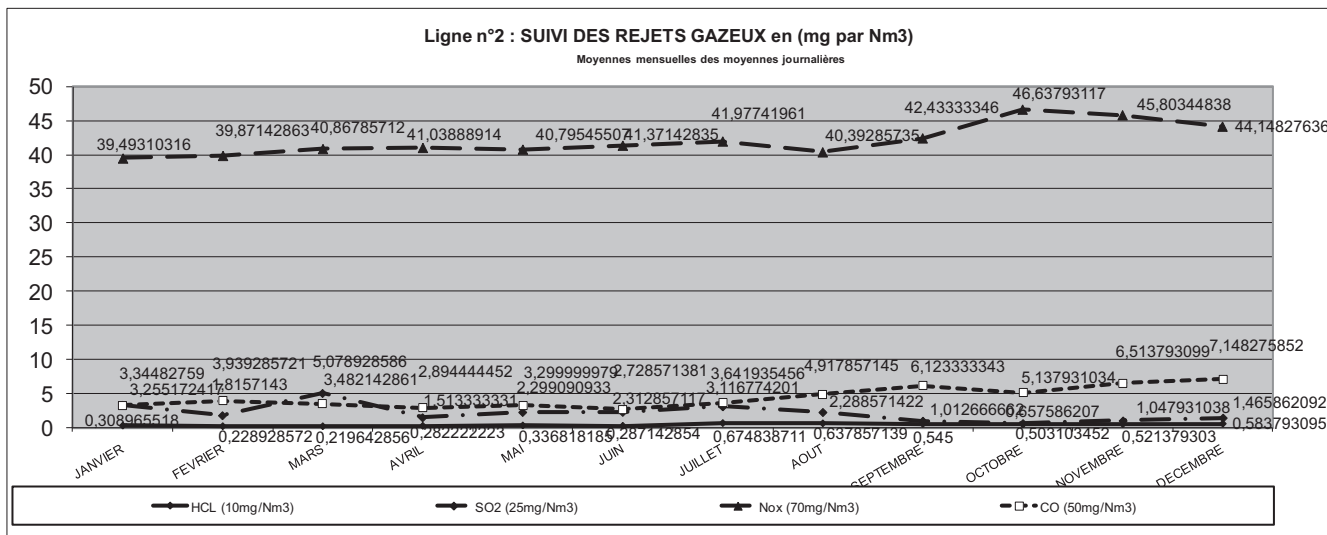
Les courbes ci-après présentent des valeurs d'émission nettement inférieures aux valeurs garanties figurant dans l'Ensemble Contractuel.

Concernant les températures mesurées dans les fours avec un temps de séjour de 2 secondes, l'arrêté d'exploiter est respecté, hormis pendant les phases de démarrage et d'arrêt de l'installation.

NOTA : Les valeurs très basses de CO (monoxyde de carbone) et de COV (composés organiques volatils) dénotent d'une très bonne combustion conforme aux résultats trouvés sur les mâchefers. Les faibles teneurs en métaux lourds volatils Hg + Cd (mercure + cadmium) ainsi qu'en acide fluorhydrique (HF) sont dues aux bonnes performances des laveurs et des électrofiltres.

NOTA : Les mesures sont réalisées avec une périodicité de 30 secondes. Le système de traitement des données informatique permet de calculer les moyennes horaires, journalières des rejets ainsi que la moyenne glissante sur 7 jours.





Une synthèse des mesures trimestrielles est jointe ci-après et correspondent aux 4 trimestres pour 2010 : ces mesures ont été effectuées par un bureau de contrôle extérieur : l'entreprise ASCAL.

Designation	Synthèse des analyses ponctuelles par un organisme agréé des rejets gazeux à l'atmosphère du C.T.V.D pour l'année 2010												
	24-févr.-10		7-juil.-10		30-sept.-10		15-nov.-10		Moyennes annuelles				
	Valeur de l'Arrêté Préfectoral	Four n°1	Four n°2	Four n°1	Four n°2	Four n°1	Four n°2	Four n°1	Four n°2	Four n°1	Four n°2	Four n°1	Four n°2
Concentration sur gaz secs	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂	mg/Nm ³ à 11 % O ₂
Poussières	5	0,32	1,16	0,57	0,54	0,43	0,13	0,1	0,2	0,355	0,508	0,355	0,508
HCl	10	1,2	0,6	1	0,8	2,1	0,5	3	3,3	1,825	1,300	1,825	1,300
SO₂	25	5,5	4,3	4,9	2,9	3	1	10,2	0,9	5,900	2,275	5,900	2,275
HF	1	0,14	0,15	0,07	0,08	0,19	0,13	0,1	0,1	0,125	0,115	0,125	0,115
COV en carbone total	10	4	4	4	4	5	5	0,33	2,31	3,333	3,828	3,333	3,828
Métaux lourds totaux	0,5			0,05	0,049			0,049	0,048	0,050	0,049	0,050	0,049
Cd	0,05			0,006	0,006			0,0037	0,0046	0,005	0,005	0,005	0,005
Hg (particulaire et gazeux)	0,05			0,03	0,017			0,0012	0,0015	0,016	0,009	0,016	0,009
CO	50	4,3	4,3	3,91	4	6	7,6	6,5	11,1	5,178	6,750	5,178	6,750
NH3	20	1	2,5	0,1	4,4	0,2	1,7	0,1	4,6	0,350	3,300	0,350	3,300
NOx	70	58,3	47,8	42,2	46,7	63,4	57,7	53,9	59,4	54,450	52,900	54,450	52,900
H2O		23,30%	18,10%	17,40%	19,30%	21,10%	30,70%	18,90%	20,80%	20,18%	22,23%	20,18%	22,23%
Dioxines et Furanes	0,1 ng/Nm³			0,01	0,004			0,015	0,012	0,013	0,008	0,013	0,008

Les performances sont excellentes et dénotent :

- . d'une très bonne combustion (faible teneur en CO, COv, composés organiques volatils)
- . de l'efficacité des laveurs et des dépoussiéreurs (faible teneur en métaux lourds, poussières, HCl, SO₂, HF)

Nota : Certaines valeurs mesurées sur les poussières et l'acide chlorhydrique (HCl) excessivement basses, inférieures à 1 mg/Nm³, sont à la limite du seuil de détection.

Ci-joint deux tableaux présentant les flux des polluants pour l'année 2010 calculés à partir des débits de fumées moyens sur l'année et le nombre d'heures de fonctionnement.

Métaux lourds

AZALYS	Cumul des flux annuels
2010	
Pb (particulaire)	20,88 kg
Cr (particulaire)	2,20 kg
Cu (particulaire)	4,77 kg
Mn (particulaire)	0,81 kg
Sb (particulaire)	0,55 kg
As (particulaire)	1,40 kg
V (particulaire)	0,71 kg
Sb+As+Pb+Cr+Co+Cu+Mn+Ni+V	32,64 kg
Co (particulaire)	3,26 kg
Ni (particulaire)	1,08 kg
Cd (particulaire + gazeux)	0,84 kg
TI (Thallium)	2,39 kg
Hg (particulaire+gazeux)	9,07 kg
Métaux totaux	80,6 kg

Autres rejets gazeux

AZALYS	CUMUL des FLUX ANNUEL (tonnes)
2010	
NOx	29,85
HCl	0,76
HF	0,07
SO2	1,84
COV	2,26
CO	3,22
Poussières	0,26
N2O (FE=0,1 KG/t)	10,86

Les flux polluants type N2O n'étant pas mesurés, ils sont calculés à partir du facteur d'émission défini dans la circulaire du 3 octobre 1995.

Un récapitulatif des émissions gazeuses mensuelles de l'usine d'AZALYS est présenté ci-après (en mg/Nm³) :

Ligne1 :

MOIS	LIGNE N°1					
	HCL	SO2	NOx	CO	Poussières	COT
JANVIER	0,78	9,27	39,6	4,58	0,2	0,0
FEVRIER	1,07	10,08	42,04	3,83	0,28	0,0
MARS	1,46	13,04	40,94	4,61	0,33	0,0
AVRIL	1,28	9,86	42,67	5,37	0,41	0,0
MAI	1,56	8,56	44,14	4,12	0,49	0,0
JUIN	1,38	6,42	43,74	6,2	0,45	0,06
JUILLET	1,37	7,36	41,29	3,46	0,43	0,04
AOUT	1,43	6,86	41,91	3,47	0,33	0,01
SEPTEMBRE	2,14	6,92	42,76	5,21	0,44	0,26
OCTOBRE	1,94	7,92	45,73	4,53	0,39	0,25
NOVEMBRE	1,37	9,37	45,62	5,23	0,43	0,03
DECEMBRE	1,51	12,87	44,84	3,45	0,41	0,0
Moyenne année	1,44	9,04	42,94	4,5	0,38	0,06
SEUIL	10mg/Nm3	25mg/Nm2	70mg/Nm2	50mg/Nm1	5 mg/Nm3	10mg/Nm3

Ligne2 :

MOIS	LIGNE N°2					
	HCL	SO2	NOx	CO	Poussières	COT
JANVIER	0,31	3,34	39,49	3,26	0,09	0,59
FEVRIER	0,23	1,82	39,87	3,94	0,08	0,31
MARS	0,22	5,08	40,87	3,48	0,12	0,2
AVRIL	0,28	1,51	41,04	2,89	0,15	0,2
MAI	0,34	2,3	40,8	3,3	0,14	0,22
JUIN	0,29	2,31	41,37	2,73	0,12	0,21
JUILLET	0,67	3,12	41,98	3,64	0,3	0,24
AOUT	0,64	2,29	40,39	4,92	0,43	0,23
SEPTEMBRE	0,54	1,01	42,43	6,12	0,26	0,13
OCTOBRE	0,5	0,66	46,64	5,14	0,35	0,11
NOVEMBRE	0,52	1,05	45,8	6,51	0,44	0,05
DECEMBRE	0,58	1,47	44,15	7,15	0,35	0,01
Moyenne année	0,43	2,16	42,07	4,42	0,24	0,21
	10mg/Nm3	25mg/Nm2	70mg/Nm2	50mg/Nm1	5 mg/Nm3	10mg/Nm3

En matière d'impact sur l'environnement du voisinage du site, les jauges en tant que dispositifs mis en place depuis 2005 permettent de mesurer les concentrations en dioxines-furanes et en métaux lourds aux points où l'impact sur l'environnement des installations risque d'être le plus important :

Les conclusions de la campagne de juin à juillet 2010 démontrent l'absence de contamination des sols par les dioxines-furanes :

Pour les teneurs en dioxines-furanes, elles sont comparables aux valeurs proposées par l'INERIS en Zone rurale : 5 à 20 pg I-TEQ/m2/jour.

Les dépôts mesurés oscillent entre 1,28 et 11,14 pg I-TEQ/m2/jour (contre 1,56 et 12,38 pg I-TEQ/m2/jour en 2009), avec une moyenne de dioxines-furanes comprise entre 5,95 et 6,31 pg I-TEQ/m2/jour (contre 6,20 et 6,49 pg I-TEQ/m2/jour en 2009).

Pour les métaux lourds, les dépôts mesurés oscillent entre 83,07 et 252,04 µg /m2/jour, avec une moyenne en métaux totaux de 182,89 µg /m2/jour : pour l'ensemble des points, on observe en dépôts totaux les plus importants : le manganèse (Mn) (38% en moyenne), le cuivre (Cu) (17,5% en moyenne), le plomb (Pb) (13,9% en moyenne), le chrome (Cr) (12,6% en moyenne).

Par rapport à 2009, les compositions sont plus importantes en Mn, en Ni (nickel), en Cr et Ar (arsenic) et moindre en Pb et en Cu. La conclusion d'ASCAL est qu'il est probable qu'une ou plusieurs sources de métaux et notamment de Mn se situe dans l'environnement de l'usine.

Rappel :

✧ Les **Essais de performances** réalisés entre avril et juin 99 ont fait l'objet d'un rapport (du 3 juin 1999) établi par le **Bureau VERITAS** qui atteste que les garanties de fonctionnement de l'usine sont atteintes, ce qui est confirmé par les résultats des contrôles trimestriels réglementaires en matière de rejets effectués par le bureau de contrôle :

- **Capacité** de chaque four 7,5 T/h
- **Température** 850°C pour un temps de séjour > 2 secondes.
- **Teneur en imbrûlés** des mâchefers < 5 % (2,6 % et 2,4 %).
- **Teneurs en polluants** sortie cheminée (voir tableau page précédente).
- **Vitesse d'éjection** des gaz sortie cheminée > 12 m/s (16,6 m et 15,6 m/s).
- **Teneurs en polluants** des rejets liquides avant évaporation.

✧ Pour les **mâchefers**, le classement en catégorie V n'est pas réalisé à cause du plomb ("soluble" témoin d'un pH élevé et donc d'une bonne combustion), ils sont classés en M, maturable.

Les mâchefers sont envoyés au centre de traitement de VALOMAT à Triel-sur-Seine.

✧ Les REFIOM (cendres sous chaudière et électrofiltre) et les gâteaux (ou boues) de filtration sont envoyés au centre de stockage de classe 1 de Guitrancourt après stabilisation au centre de LIMAY (SARP Industrie – EMTA).

✧ Les résultats d'exploitation et environnementaux ont permis à NOVERGIE, exploitant, d'obtenir pour le centre de valorisation AZALYS la **certification ISO 14001**, officielle depuis le 17 janvier 2001, reconduite le 8 octobre 2003.

Un nouvel audit a été réalisé en mars 2010 sur le siège de NOVERGIE Idf et sur 2 sites de production, ce qui a permis de reconduire le certificat ISO 14001 régional* jusqu'en juillet 2012.

✧ **Les visites de la DRIRE** (Direction des Installations Classées).

Une visite de la DRIEE a eu lieu le 6 juillet 2010 : aucun écart par rapport à l'arrêté préfectoral n'a été relevé.

La DRIEE a présenté son projet d'arrêté préfectoral permettant d'accueillir les boues de la station des Grésillons et intégrant les dispositions de l'arrêté ministériel du 3 août 2010*, qui renforce les prescriptions de contrôle des rejets atmosphériques, et impose l'évaluation de la performance énergétique.

*texte sous forme de projet le 6/07/10

✧ **Les visites de l'Inspection du Travail, de la CRAMIF :**

Aucune visite n'a eu lieu en 2010.

✧ **La commission locale d'information et de surveillance (CLIS) :**

La CLIS a eu lieu le 25 novembre 2010 : elle porte essentiellement sur l'exercice 2009.

L'exploitant présente son rapport annuel habituel et précise la baisse de tonnages de 1,4%/année 2008, due à la baisse de la consommation. On note une augmentation de 9,4% de CYCLAMED (abandon du recyclage dans les pays en voie de développement). La production électrique a atteint 54 000 MWH, avec deux baisses de production correspondant aux arrêts techniques.

L'exploitant signale qu'il n'y a pas eu d'accident depuis 6 ans.

Les associations interrogent sur le rapprochement entre les syndicats de communes SIDRU et SIVATRU : M.LAMY indique qu'une réelle politique de rapprochement existe mais qu'AZALYS reste chère du fait de ses performances.

✧ Sur le **fonctionnement** et le bilan des **arrêts techniques**, les éléments principaux sont les suivants :

- **Sinistre:** En octobre 2005, le turbo alternateur a été détruit après que les enroulements de cuivre aient quitté leur logement en cours de fonctionnement. Le redémarrage du turbo-alternateur a eu lieu mi-août 2006.

- La **consommation** d'électricité (achat à EDF) de 406 MWh est réduite de 26% par rapport à celle de 2009 (550 MWh) et comparable à celle de 2008 (439 MWh), celle de l'eau est stabilisée (de l'ordre de 50 000 m³ au lieu de 90 000 m³ en 2003, et chaux (RAS) : 4 kg de chaux/tonne de déchet.

. Électricité : La courbe de la consommation met en évidence des incidents de ligne en mars et une coupure EDF en décembre.

. Eau : La consommation d'eau représente la consommation d'une année courante. Elle est stabilisée en 2010 après des baisses de -2,3% en 2008 par rapport à 2007 et -9,8% par rapport à 2006, du fait des aménagements réalisés dans le cadre de la mise en conformité de l'usine en 2005. **Entre 2003 et 2008, on est passé de 0,85 m³ à 0,47 m³ par tonne de déchets : on obtient en 2010 0.51 m³ par tonne de déchets incinérée.**

Gaz : La consommation est quasi constante.

Pour la **chaux** 405 Tonnes ont été utilisées (pas de mesure mensuelle) ; la consommation a diminué de 17% par rapport à celle constatée en 2009 et rapportée à un même tonnage incinéré (3,76 kg chaux/tonne incinérée en 2010, 4,98 kg chaux/tonne incinérée en 2009 à comparer 3,89 kg en 2008, et à 4 kg/tonne en 2007).

- Valorisation énergétique :**

Production totale vendue à EDF : 35 285 MWh contre 35 747 MWh en 2009, contre 41 156 MWh* en 2008, contre 40 294 MWh en 2007 (soit -13% par rapport à 2008).

La production annuelle est en baisse, du fait de manque de déchets.

* production maximum jamais réalisée depuis la mise en service de l'usine.

- Caractéristiques des installations : heures de fonctionnement et disponibilité (sur 8 760 heures)**

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Ligne n° 1 :	7 735/0,88	7 535/0,86	7 834h/0,89	8 102h/0,92	7 574h/0,87	8 116h/0,93	7 707h/0,88	6 497h/0,74	7 024h/0,80
Ligne n° 2 :	7 479/0,85	7 610/0,87	7 438/0,85	6 678h/0,76	7 668/0,88	7 817h/0,89	8 079h/0,92	7 448h/0,85	7.572h/0,86

soit **7 607** en moyenne à comparer aux **7 650** heures du contrat initialement de **7 667 H** (115.000 T : 2 x 7,5 T/heure = 7.667 h) à PCI 2.450 thermies/T. (NOTA : Le PCI des déchets a sensiblement augmenté du fait de la part plus importante des DIB d'où le passage de 7 667 à 7 650 H.

Débit moyen ligne n°1 : 7,09 T/H Débit moyen ligne n°2 : 7,09 T/H

Par ailleurs, il y a eu un manque de déchets en début d'année d'où un arrêt temporaire des lignes.

Disponibilité de la turbine : 8 360 H soit 109% contre 7 556 H soit 98,7% en 2009, (contre 8268 h (jamais atteinte) en 2008).

- Arrêts techniques :** Les arrêts techniques ont suivi le calendrier prévisionnel :

Arrêt ligne 2 : du 8 juin au 29 juin 2010

Arrêt ligne 1 : du 14 août au 27 août 2010

Arrêt des communs : du 15 au 17 août 2010

Ces arrêts ont servi à faire de la maintenance préventive, à réaliser les travaux de maintenance sur les équipements de l'usine, et à améliorer les travaux réalisés par les sous-traitants, et ont été l'occasion d'inspections, de contrôles et de nettoyage des installations, avec le recours à de nouveaux sous-traitants.

Ce choix a permis une meilleure disponibilité des prestataires et des avancées technologiques, ainsi que le renforcement de l'aspect sécurité déjà approfondi en 2009.

Ainsi, un nouveau modèle de briques réfractaires a été utilisé pour la restauration du four.

Pour le nettoyage des équipements, 2 solutions ont été retenues :

- nettoyage par l'intérieur avec robotisation du système ;
- nettoyage depuis l'extérieur avec des instruments adaptés et une innovation de la matière de nettoyage (noyaux d'olive).

La qualité du nettoyage s'est avérée très satisfaisant pour des coûts relativement proches, avec une sécurité* optimale. Le renouvellement de ces essais a été réalisé en 2010 avec des axes d'améliorations envisagés, l'opération a été validée.

* après l'accident produit en 2008 avec l'utilisation de « karcher » à haute pression

Les différentes phases sont les suivantes :

- L'exécution des visites réglementaires suivant les plans établis pour les tuyauteries vapeur conformément à la législation

- L'exécution des visites réglementaires suivant les plans établis pour les tuyauteries vapeur conformément à la législation
- Le remplacement de l'écran médian chaudière 2 en partie basse
- Le remplacement partiel des panneaux latéraux droite et gauche en partie basse
- La visite et entretien courant des tranches 1 et 2
- La visite des réfractaires sur les fours 1 et 2
- Le nettoyage des chaudières 1 et 2
- Le rechargement en Inconel du collecteur haut de chambre de la ligne 2
- La visite et entretien courant de la tranche 2
- Nettoyage des équipements et révision des organes de sécurité
- Maintenance préventive et curative des équipements
- Inspections annuelles de l'installation
- Contrôles réglementaires.

▪ Synthèse des problèmes d'exploitation :

Transport des mâchefers : Des réflexions sont en cours sur le long terme afin de réduire les nombreuses heures de curatif nécessaires sur cet équipement (maintenance, sécurité et nettoyage). Une première modification a été réalisée comme prévue en 2009.

En 2010, la seconde phase de travaux a consisté au remplacement complet du blindage de la table vibrante, au remplacement partiel de la structure du scalpeur suite à la fissuration du support moto vibreur. Une remise en état de la benne mâchefers a également été effectuée.

Des travaux concernant la sécurité lors des interventions sur les tapis ont également été réalisés.

Extracteurs mâchefers :

Une révision complète de l'extracteur de la ligne 2 a été réalisée, les tôles d'usures, le poussoir et les vannes de vidanges ont été remplacés. La même opération sera réalisée sur la ligne 1 durant l'arrêt technique du mois d'avril 2011.

Chaudières : mesures d'épaisseur des tubes écran et surchauffeur :

La révision complète des alimentateurs (poussoir) ainsi que la réfection des goulottes et trémies déchets ont été réalisées.

Des mesures d'épaisseurs des tubes ont été réalisées comme chaque année. Le but est d'anticiper le remplacement des faisceaux avant percement. La protection (**inconel**) des tubes composant les panneaux des deux parcours libres, réalisé sur la chaudière n°1, ont permis de réduire les fuites et d'améliorer la disponibilité des équipements. Un contrôle avec prise d'échantillon et analyses structurelles de la matière devait être effectué sur les tubes surchauffeurs durant les arrêts techniques de 2010 (au lieu de 2009) permettant ainsi d'évaluer l'état de ces appareils : cet échantillonnage est reporté en 2011.

Traitement des fumées :

Remplacement du réchauffeur catalyseur de la ligne 2. Le réchauffeur de la ligne 1 sera remplacé durant l'arrêt technique du mois d'avril 2011.

Le réchauffeur gaz / vapeur de la ligne 1 sera également remplacé durant cet arrêt technique 2011.

Laveurs :

Un carottage a été effectué pour évaluer les décollements du revêtement interne constatés en 2006 et réparés en 2007.

Il s'est avéré qu'il y avait risque de chute du laveur. Un nouveau support a donc été réalisé pour permettre le fonctionnement optimal sans risque... En 2010, la réfection du revêtement interne a été réalisée.

Groupe turbo – alternateur :

Remplacement des paliers et coussinets arrière de la turbine.

Stockeur des boues :

Le stockeur des boues s'est affaissé sur le mur. Le support a été remplacé, les réparations des dégradations qui en ont résulté effectuées.

Aménagements génie civil

Les descentes de quai (déversoirs qui permettent la descente en fosse des déchets) étaient usées sur les principales portes utilisées (ferrailage à nu). Ces descentes ont été refaites avec des blindages en tôle

préfabriquées, solution qui a permis une réfection durable dans le temps, en un minimum de temps (1 semaine ½ d'indisponibilité au lieu de 1 mois d'indisponibilité pour une réfection en béton).
2 portes ont été refaites. Le complément est prévu si possible en 2011.

- **Mise aux normes d'AZALYS** : le calcul du bilan du rendement énergétique du site figure dans le projet d'arrêté complémentaire.

- **Bilan du rendement énergétique du site :**

Calcul du rendement énergétique d'AZALYS :

Production électrique du site pour l'année 2010 (Ee p) : 54 066 Mwh

Production chaleur du site pour l'année 2010 (Eth p) : 73 651 Mwh

Energie externe apportée pour assurer le fonctionnement (Ec.a) : 13 597 Mwh

Energie électrique externe achetée en 2010 (Ee.a) : 660 Mwh

Tonnage réceptionné en 2010 : 108 641 tonnes

$$R = (2,6 \times 54\,066 + 1,1 \times 73\,651) - (2,6 \times 660 + 1,1 \times 0 + 13\,597) / 2,3 \times 108\,641$$

$$R = 0,82$$

Le site d'Azalys peut être reconnu comme centre de valorisation.

- **Bilan des émissions de CO2 :**

Production des émissions de Co2 en 2010 :

Analyses du	Ligne n°1				fonctionnement annuel	7 734
	24/02/2010	07/07/2010	30/09/2010	15/11/2010	Moyenne	Flux annuel (t)
Débit des fumées en Nm3/h sur gaz secs	32 551	32 523	38 993	31 600	33 917	
% CO2 en Nm3/h sur gaz secs	10,4	10,7	10,1	9,7	10,23	
CO2 en kg/h	6635,2	6820,7	7719,1	6007,8	6797,3	52569,98

Analyses du	Ligne n°2				fonctionnement annuel	7 479
	24/02/2010	07/07/2010	30/09/2010	15/11/2010	Moyenne	Flux annuel (t)
Débit des fumées en Nm3/h sur gaz secs	34 976	39 091	35 285	47 500	39 213	
% CO2 en Nm3/h sur gaz secs	9,4	10,4	9,9	10	9,93	
CO2 en kg/h	6444,0	7968,3	6846,7	9310,0	7628,1	57050,60

AZALYS	CUMUL des FLUX ANNUEL
2010	
CO2	109 620,6 t

Emissions Co2 issues de la biomasse : 58 099 tonnes

Emissions Co2 hors biomasse : **51 521 tonnes** (valeur prise en compte pour les émissions de gaz à effet de serre)

Emissions de Co2 « économisées » par la valorisation

- Electrique : 0,900 tonne (1) x 54 066 = 48 659 tonnes
- Mâchefers : 0,05 tonne x 22421 = 1 121 tonnes
- Métaux ferreux : 1,8 tonnes x 312 + 1 202 = 2 725 tonnes
- Métaux non ferreux : 6,9 tonnes x 215 = 1 483 tonnes

Total Co2 « économisé » par l'ensemble de la valorisation du site : **53 988 tonnes**

Conclusion : Le site émet moins de Co2 dans l'atmosphère par rapport au Co2 « économisé » grâce à la valorisation.

(1) source ADEME / EDF 2007 pour 1Kwh produit par une centrale EDF thermique au charbon

- **Management environnemental** : ISO14001 depuis janvier 2001.

La certification a été reconduite suite à l'audit externe du 18/01/2002 réalisé par SGS.

Le mercredi 8 octobre 2003, le cabinet SGS a officiellement remis à Novergie Ile de France le certificat ISO 14 001 régional, officiellement reconduit en janvier 2007 après l'audit d'octobre 2006 jusqu'en juillet 2009.

Un audit de suivi concernant la certification ISO 14001 de Novergie le-de-France et Nord-est a eu lieu en octobre 2008. Cet audit concernait le siège ainsi que 4 sites dont AZALYS.

Novergie Île-de-France & Nord-Est englobe désormais dans sa certification régionale ISO 14001, 10 sites ainsi que son établissement de LEVALLOIS.

Un nouvel audit du cabinet SGS a été effectué en mars 2010 sur le siège de NOVERGIE Ile-de-France et 2 sites de production.

Le certificat ISO 14001 régional a été reconduit officiellement en mars 2010, jusqu'en juillet 2012.

Quatre audits internes et externes ont également eu lieu en 2010 afin de permettre une amélioration continue du système EQS concernant la Sécurité, l'Environnement et la norme ISO 14001.

Les rejets gazeux sont toujours disponibles sur le net : Novergie.fr

Rappel : L'étude d'impact sur l'environnement a été réalisée par la société Norisko. Les conclusions ne montrent aucun impact d'AZALYS sur la santé de la population autour du site.

- **Sécurité** : Aucun accident du travail n'a été déploré en 2010

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre d'accident	6	3	3	3	2	1	1	0	0	1	0	0
Nombre de jours d'arrêt	130	62	37	17	19	33	11	0	0	0	0	0

L'effort sur la sécurité se poursuit en sensibilisant le personnel sur le port des EPI ainsi que par l'intermédiaire des formations et habilitations du personnel. Cela représente 175 jours de formation pour le personnel.

A noter également un suivi accru des entreprises extérieures intervenant sur notre site.

Tous ces efforts confondus ont abouti à de meilleures performances du site en termes d'accident du travail.

Comme en 2009, 2008 et 2007, les pompiers de Poissy et Saint-Germain-en-Laye ont effectué un exercice en 2010 en réalisant des exercices d'incendie et de pollution chimiques en faisant participer le personnel d'AZALYS.

- **Radioactivité** : RAS

Analyse du rapport financier

Le rapport financier présente l'état des recettes et des dépenses pour l'exercice 2010 ainsi qu'une synthèse concernant uniquement le centre de valorisation énergétique, la situation de la déchetterie étant traitée indépendamment.

A ce rapport sont jointes des annexes :

- Annexe 1 : Tonnages SIDRU et assimilés
- Annexe 2 : Facturation SIDRU
- Annexe 3 : Evacuation des sels
- Annexe 4 : Vente d'électricité
- Annexe 5 : Achat gaz de ville (non joint)
- Annexe 6 : Achat électricité
- Annexe 7 : Consommation de chaux
- Annexe 8 : Evacuation des déchets
- Annexe 9 : Enlèvement des cendres volantes et des boues et mâchefers
- Annexe 10 : Achat eau (non joint)
- Annexe 11 : Dépenses GER (gros entretien renouvellement)
- Annexe 12 : Facturation déchetterie (non joint).

Rappel 2010 :

Le tonnage traité, objet de la rémunération payé par le SIDRU à NOVERGIE, représente 100 000 T pour l'année 2010 :

dont SIDRU	59 821 T	
SIVATRU	10 034 T	et GENERIS 16 T
CYCLAMED	875 T	
NOVERGIE	29 254 T	(complément d'apport au SIDRU)

Rappel : la partie fixe de la rémunération imputée au SIDRU conformément à l'Ensemble Contractuel et ses avenants représente 100/115^{ème}. (Tonnage : 100.000 T).

Par ailleurs NOVERGIE a apporté pour 2010 8 657 T (en complément des 29 254 T imputés au SIDRU). Ce qui est inférieur aux 15 000 T d'engagement de base.

Le **tonnage traité global** atteignait ainsi **108 641 T**, soit un chiffre inférieur à la capacité nominale de 115 000 T avec un écart de - 5,5 % par rapport à l'usine à pleine charge.

Analyse du chiffre d'affaires 2010 :

Il se compose de la **rémunération** de NOVERGIE Ile-de-France **payée par le SIDRU** soit :

- 100/115^{ème} de frais fixes (Exploitation + annuité) diminuées d'une partie de GER (différé à 10 ans)
- Frais proportionnels d'exploitation
- Frais proportionnels relatifs au GER
- Frais d'élimination des résidus
- Déduction faite des recettes électriques (proportionnellement au tonnage facturé)
- Facturation de la TGAP sur le tonnage entrant (rythme : mensuel)
- Remboursement de taxes : 100/115^{ème} de la taxe professionnelle, la taxe foncière à hauteur de 100/115^e et la TGAP. Ces demandes de remboursements de taxes ont été adressées au SIDRU en février 2011 (TP), et en novembre 2010 (TF).

A cette rémunération s'ajoutent :

- Les recettes relatives aux apports de déchets extérieurs (particuliers) en contrat direct avec Novergie Ile-de-France
- La vente d'électricité à EDF
- La vente de sel

Analyse des dépenses 2010 :

Les tableaux suivants établis par NOVERGIE présentent le chiffre d'affaires 2010, les dépenses et le récapitulatif. Vous trouverez ensuite un tableau synthétique comparatif des années 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010 correspondant au tonnage annuel reçu de **102 299 T, 112 474 T, 115 749 T, 115 492 T, 116 574 T, 113 911 T, 114 971 T, 116 083 T, 117 276 T, 113 017 T, 111 426 T et 108 641 T**.

AZALYS - RAPPORT QUANTITATIF - EXERCICE 2010

USINE		ANNEE 2010	
		TONNAGE	%
SIDRU		59 821,13	55,06%
SIVATRU		10 034,56	9,24%
GENERIS		15,85	0,01%
CYCLAMED		875,10	0,81%
NOVERGIE	(pour compte SIDRU)	29 253,36	26,93%
SOUS TOTAL SYNDICAT		100 000,00	92,05%
PARTICULIERS		8 641,84	7,95%
TOTAL		108 641,84	100,00%
MWH ELECTRICITE		35 285,21	Mwhe

RAPPORT FINANCIER 2010

AZALYS - RAPPORT FINANCIER - EXERCICE 2010			
CHIFFRE D'AFFAIRES			
USINE	En Euros	Evolution 2010/2009 (calcul SODEREC)	2009 en Euros
FF Exploitation	2 675 389,39	1%	2 652 802,35
FP Exploitation	1 638 514,88	-1%	1 648 843,46
Rv Electricité	-1 809 089,24	0,1%	-1 807 652,54
Facturation SIDRU (Tonnages NOVERGIE)	-2 841 378,86	9%	-2 615 794,44
sous-total	-336 563,83	9%	-121 801,17
Em	646 819,62	-3%	664 441,29
Er	975 158,13	2%	958 947,70
sous-total	1 621 977,75	-1%	1 623 388,99
FF GER	1 823 645,01	1%	1 808 248,84
FF GER (remboursement différé)			
FP GER	289 149,69	-1%	290 972,37
sous-total	2 112 794,69	-1%	2 099 221,21
Lv 1	3 121 696,13	3%	3 030 772,95
REFACTURATION TAXES (TP + TF + TGAP)	627 125,17	1%	622 713,54
DECHETS PARTICULIERS	2 909 258,45	-5%	3 056 304,33
ELECTRICITE	2 037 759,97	-5%	2 141 391,27
VENTE SEL (SIDRU)	81 103,13	3%	78 437,00
VENTE SEL (Industriels)	19 620,22	3%	19 081,41
TOTAL C.A. USINE	12 194 771,68	-3%	12 549 509,53

La facturation SIDRU à NOVERGIE des tonnages complémentaires à 100 000 T a concerné 29 254 T en 2010 contre 26 692 T en 2009 soit 9,6% de plus.

Le tonnage de déchets particuliers générant les recettes ci-dessus a représenté en 2010 8 641 T contre 11 426 T en 2009, contre 13 018 T en 2008 et 17 276 T en 2007.

La vente d'électricité a représenté 35 285 MWh à 57,75 € HT/MWh en 2010 contre 35 747 MWh à 59,90 € HT/MWh

AZALYS - RAPPORT FINANCIER - EXERCICE 2010				
DEPENSES				
	En Euros	Evolution 2010/2009 (calcul SODEREC)	Commentaires	2009 en Euros
PERSONNEL	-1 878 606,43	1%		-1 858 052,20
Hygiène & Sécurité	-39 856,30	-41%		-67 666,97
GAZ	-582 307,96	-3%	Prix gaz en baisse 2010 : 43,17 € HT/Mw h 2009 : 46,43 € HT/Mw h	-597 660,01
EDF	-93 222,77	18%	Prix EDF en hausse 2010 : 229,12 € HT/Mw h 2009 : 141,51 € HT/Mw h	-79 043,27
EAU	-84 547,25	-5%		-88 657,35
Produits de traitement	-107 418,03	-14%		-125 621,69
Chaux	-52 601,44	-22%		-67 503,65
Enlèvements Déchets classe 2	-31 993,25	-53%	2010 : 470 T à 68 € HT 2009 : 902 T à 76,25 € HT	-68 763,97
Enlèvements machefers	-652 362,75	-7%	2010 : 22 420 T à 29,10 € HT 2009 : 23 293 T à 30,25 € HT	-704 584,21
Enlèvement Résidus refiom	-460 948,30	8%	2010 : 2 133 T à 216 € HT 2009 : 2 004 T à 213 € HT	-426 670,39
Enlèvement Résidus gateaux (boue)	-42 493,68	-42%	2010 : 369 T à 115,27 € HT 2009 : 453 T à 161,03 € HT	-72 975,09
Matériel, Pièces & Consomma	-267 114,93	36%		-195 879,99
Sous Traitance	-731 841,75	-13%		-841 609,06
Transp, Voy & Dépl, Miss Réce	-39 225,26	-28%		-54 226,30
Honoraires, Analyses	-37 870,05	-8%		-40 970,48
Impôts & Taxes	-846 284,75	4%		-811 917,52
-Taxe Professionnelle	-359 248,59	7%		-335 139,75
-Taxe Fonciere	-166 497,00	7%		-155 046,00
- CSS	-26 992,73	13%		-23 951,08
- Taxe Antipollution & divers	-76 329,99	2%		-75 018,49
- TGAP	-217 216,44	-2%	2010 et 2009 : 2 € HT sur tonnage entrant	-222 762,20
Assurances	-283 816,92	-13%		-324 878,79
Frais Divers et Communicatio	-29 228,80	2%		-28 793,10
Amortissements	-168 569,57	-12%		-191 400,99
<i>sous-total</i>	-6 430 310,19	-3%		-6 646 875,03
Dépenses GER	-2 194 646,00	9%		-2 007 802,96
Dotation Provision	-1 437 933,00	0%		-1 437 933,00
Reprise dépenses dotées	1 591 077,00	3%		1 549 402,00
<i>sous-total</i>	-2 041 502,00	8%		-1 896 333,96
Crédit-Bail	-3 666 018,80	3%		-3 559 241,88
<i>sous-total</i>	-3 666 018,80			-3 559 241,88
TOTAL DEPENSES AVANT SINISTRE	-12 137 830,99	0,29%		-12 102 450,87
Coûts sinistres non remboursés				
Remboursement franchise				
Remboursement sinistre	0,00			355 404,00
<i>sous-total</i>	0,00			355 404,00
TOTAL DEPENSES	-12 137 830,99	3%		-11 747 046,87

AZALYS - RAPPORT FINANCIER - EXERCICE 2010							
RECAPITULATION USINE	2010	2009	2008	2007	2006	2005	
	En Euros	En Euros	En Euros	En Euros	En Euros	En Euros	
RECETTES	12 194 771,68	12 549 509,54	12 431 928,23	12 783 537,83	11 476 343,46	11 112 777,34	11 425 456,45
DEPENSES avant sinistre	12 137 830,99	12 102 450,87	11 228 612,43	12 118 795,93	12 421 461,11	10 954 866,41	10 491 713,24
MARGE AVANT SINISTRE	56 940,69	447 058,67	1 203 315,80	664 741,90	-945 117,65	157 910,93	933 743,21
avant Frais Généraux / Frais Financiers / Impôt Société							
% MARGE AVANT SINISTRE	0,47	3,6	9,7	5,2	-8,2	1,4	8,2
Coûts sinistres non remboursés			-153 041,00		648 378,76	452 033,89	
Remboursement franchise			500 553,00		-900 413,00		
Remboursement sinistre		355 404,00	49 495,67				
					-2 725 015,00		
sous-total		355 404,00	397 007,67	0,00	-2 977 049,24	452 033,89	
MARGE	56 940,69	802 462,67	1 600 323,47	664 741,90	2 031 931,59	-294 122,96	933 743,21
avant Frais Généraux / Frais Financiers / Impôt Société							
% MARGE	0,47	6,4	12,9	5,2	17,7	-2,6	8,2
FRAIS GENERAUX : 15% CA AVANT FINANCEMENT	-1 360 961,33	-1 427 810,49	-1 423 414,53	-1 389 300,26	-1 305 413,53	-1 262 996,22	-1 321 662,76
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	-1 304 020,64	-625 347,82	176 908,94	-724 558,37	726 518,06	-1 557 119,18	-387 919,55
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT CUMULE	-6 534 177,52	-5 230 156,88	-4 604 809,06	-4 781 718,00	-4 057 159,63	-4 783 677,69	-3 226 558,51

RAPPORT FINANCIER DSP 2010

Chiffre d'Affaires																								
	1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
Tonnage (T)	102 299		12 474		15 474		16 492		16 573		18 911		19 971		116 083		117 276		113 017		111 426		108 641	
	F HT	FHT/t	F HT	FHT/t	€HT	€HT/t	€HT	€HT/t	€HT	€HT/t	€HT	€HT/t	€HT	€HT/t	€ HT	€ HT/t	€ HT	€ HT/t	€ HT	€ HT/t	€ HT	€ HT/t	€ HT	€ HT/t
CA (1)	56 375 057	551	63 925 795	568	9 344 933	81	10 973 457	95	11 349 680	97	11 425 456	100	11 112 777	97	11 476 343	99	12 783 538	109	12 431 928	110	12 549 510	113	12 194 772	112
Dépenses (2)	48 035 305	470	61 936 279	551	8 778 100	76	10 386 503	90	10 634 235	91	10 491 713	92	11 406 900	99	12 421 461	107	12 118 796	103	11 228 612	99	12 102 451	109	12 137 831	112
			(dont 5 MF provision pour sinistre)												hors sinistre				avant sinistre		avant sinistre		avant sinistre	
(1)-(2)	8 339 752	82	1 989 516	18																				
sur 2000 (soit - 25,5 sur 100.000 T)		(a)	-2 555 447		566 093	5	586 955	5	7 544 5	6	933 743	8	-294 123*	-3	-945 118*	-8	664 742*	6	1 203 316*	11	447 059*	4	56 941*	1
			-565 931	-23			--	--	--	--	--	--	--	--	-648 379	--	--	--	-153 041	--	355 404	--	0	--
			-1653 153				--	--	--	--	--	--	--	--	3 625 428	--	--	--	550 048	--		--		--
			-2 219 084				--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		--		--
					566 093		586 955		7 544 5		933 743		-294 123		2 031 931	18	664 742	6	1 600 323	14	802 463	7	56 941	1
déduit sur l'exercice 2000 (soit - 20,50 F HT/T sur 80,454 T apport SIDRU 1999)			représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant le déficit de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")		représentant la marge de NOVERGIE (présentée "avant frais généraux et impôt sur la société ")	

Commentaires des tableaux comparatifs :

Rappel : les marges présentées dans le bilan prévisionnel de Décembre 98 représentaient :

- 5,295 % sur le poste charges fixes (hors marge)
- 5,12 % sur le poste charges proportionnelles (hors marge)
- 4,219 % sur le poste élimination des résidus

Soit une moyenne de 4,9 % sur les **dépenses d'exploitation** uniquement (les taxes professionnelle et foncière figurant à 0 pour mémoire, étant remboursables à l'euro l'euro (au franc le franc comme il l'est précisé dans l'Ensemble Contractuel).

Pour 1999, il en résultait une marge de 14,79 %.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	€ HT	€ HT	€ HT	€ HT	€ HT	€ HT	€ HT	€ HT
. Les dépenses d'exploitation représentent	10 157 72	9 451 098	10 060 019	11 180 931	11 013 800	10 602 793	11 290 533	11 291 546
(avec provision GER)								
Sinistre			452 034	- 2 977 049		-397 00	-355 404	0
. Les taxes (TP, TF et TGAP*)								
représentent (provision)	476 987	1 040 615	894 847	1 240 530°	1 105 000	625 819°	811 918	846 285 dont 217 216 de TGAP*
Soit un total de	10 634 235	10 491 713	11 406 900	9 444 412	12 118 800	10 831 605	11 747 047	12 137 831

* : professionnelle et foncière, la contribution sociale de solidarité et taxe générale sur les activités polluantes.

*Dont nouvelle TGAP sur tonnage entrant : 2 € HT/T

° : correspond aux dépenses réellement réglées par NOVERGIE sur 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010, et notamment la taxe professionnelle qui, pour les années précédentes, correspondait à la base d'imposition utilisée pour le calcul de la part du SIDRU.

	2003 € H.T.	2004 €HT	2005 € H.T.	2006 € H.T	2007 € HT	2008 € HT	2009 € HT	2010 €HT
Les recettes SIDRU : (Montant de la rémunération de NOVERGIE)	7 047 302	7 375 660	7 637 457	8 313 181	8 312 772	9 100 362	9 325 813	9 442 387
Pour 2003 (soit 6 973 505€ + 73 797,65€)					Pour 2007 (soit 8 272 290 € + 36 481€)			
Pour 2004 (soit 7 304 518 € + 71 142,93€)					Pour 2008 (soit 8 636 687 € + 27 055€ + 436 619 €)			
Pour 2005 (soit 7 577 807,60 € + 59 649,31€)					Pour 2009 (soit 9 247 376 € + 78 437 €)			
Pour 2006 (soit 8 258 544 € + 54 637 €) (sels facturés)				*Pour 2010 (soit 9 361 284 € + 81 103 €)				
							(sels facturés) (GER 100%)	
Les recettes liées aux ventes des particuliers	2 653 259	2 866 190	3 154 693	3 328 780	3 167 670	3 056 304	3 056 304	2 909 258
La vente d'électricité à EDF	1 998 039	1 929 136	1 476 470	956 615	2 268 374	2 078 668	2 141 391	2 037 760
La vente de sel (industriels)	14 447	16 950	19 679	16 083	10 649	6 926	19 081	19 620
La facturation SIDRU/NOVERGIE (en déduction)	- 1 257 986	- 1 365 529	- 1 721 505	- 1 806 317	- 1 993 387	- 2 360 341	- 2 615 794	- 2 841 379
Le GER différé	374 804	386 087	398 082	410 094	422 082	0	0	0
La facturation sur les taxes professionnelle et foncière	422 906	429 891	436 405	431 994	434 267	438 643	622 714	627 125
Soit un total de	11 349 689	11 425 456	11 112 777	11 476 343	12 783 538	12 431 928	12 549 509	12 194 771

NOTA : RAPPEL 2000 à 2006 : Par rapport à 2000 (budget "équilibré" en ne déduisant que 2,553 MF HT du CA 2000 lié à l'impact sur la collecte sélective),

l'exercice 2001 fait apparaître une marge de 3,7 MF HT soit 0,566 M€ HT (avant frais généraux, impôt société),

l'exercice 2002 fait apparaître une marge de 0,586 M€ HT (avant frais généraux, impôt société),

l'exercice 2003 fait apparaître une marge de 0.715 M€ HT (avant frais généraux, impôt société),

l'exercice 2004 fait apparaître une marge de 0.934 M€ HT (avant frais généraux, impôt société).

En 2005, l'exercice fait apparaître un déficit de 0,294 M€ HT, du au sinistre relatif au turbo alternateur qui a engendré des dépenses importantes soit 0,452 M€ HT sans indemnisation sur l'exercice 2005 et également des recettes plus faibles en électricité ainsi qu'une consommation d'électricité beaucoup plus élevée en dépenses.

En 2006, bien que le redémarrage du GTA n'aie eu lieu qu'en août, l'exercice fait apparaître une marge de 2,032 M€ HT (avant frais généraux, impôt société) ; en effet, les coûts liés au sinistre sont encore élevés (0,648 M€HT), mais ils sont largement compensés par le versement des indemnités couvrant les dépenses liées aux dommages du matériel et le préjudice économique subi (0,9 M€HT + 2,725 M€HT).

En 2007, l'exercice fait apparaître une marge de 0.665 M€ HT (avant frais généraux, impôt société).

En 2008, l'exercice fait apparaître une marge de 1.600 M€ HT (avant frais généraux, impôt société).

En 2009, l'exercice fait apparaître une marge de 0.802 M€ HT (avant frais généraux, impôt société).

Pour 2010 :

- **la partie fixe*** de la rémunération de NOVERGIE a augmenté de 1,72%** (+2,46% 2009/2008, +3,25% 2008/2007, +2,95% 2007/2006, +5,97% 2006/2005 et +3,06 % 2004/2005)

*: incluant l'annuité comportant une progressivité de 3% par an, les frais fixes d'exploitation comportant une révision limitée à 0,85%

** il n'y a plus le rattrapage du GER quia été finalisé à fin 2008

- **la partie proportionnelle** de la rémunération de NOVERGIE (exploitation, résidus, électricité déduite, évacuation des sels) est resté stable en diminuant légèrement du fait des indices de révision de prix à la baisse (-0,85%) :

- le poste frais proportionnel (FP) a diminué de 0,62%

- le poste des résidus d'épuration des fumées ou REFIOM (Er) a augmenté de 1,69%, le poste mâchefers (Em) a diminué de 0,26%

Les recettes d'électricité sont stables passant de **35 285 MWh à 57,75 € HT/MWh vendus en 2010 contre 35 747 MWh à 59,9 € HT/MWh vendus en 2009** contre **41 156 MWh en 2008 à 50,50 € HT/MWh**; elles viennent en déduction des coûts d'exploitation indicés supportés par le SIDRU et ont compensé partiellement les autres postes...

Le chiffre d'affaires NOVERGIE de l'année 2010 est inférieur à celui de 2009 et représente 12,194 M€ HT (pour 12,549 M€ HT, et 12,43 M€ HT en 2008), avec un tonnage à la baisse entre les deux exercices de -2,5% (contre -1,4% entre 2009 et 2008). Le C.A. inférieur s'explique par la baisse de recette liée au tonnage de

déchets particuliers de 2,9 M€ HT contre 3,1 Me HT en 2009 (et contre 3,17 M€ HT en 2008), et par la baisse de recette d'électricité de 2,0 M€ HT contre 2,14 M€ HT en 2009* contre 2,08 M€ HT en 2008, compensant une baisse de vente de déchets particuliers de 3,06 M€ HT en 2009 contre 3,17 M€ HT en 2008.

Le Ca est également diminué par la refacturation du SIDRU à Novergie pour le complément de tonnage à 100 000 T représentant 29 254 T, contre 26 692 T en 2009.

Sur le poste dépenses avant sinistre, celles de l'année 2010 (12,14 M€ HT) sont comparables à celles de l'année 2009 de 12,10 M€ HT : certains postes sont légèrement à la hausse compensés par des postes à la baisse, cependant pour un tonnage diminué de 2,5%.

La nouvelle TGAP sur le tonnage entrant est toujours à 2 € HT/T comme en 2009. Pour 2009, ces dépenses étaient diminuées des remboursements correspondant aux indemnisations des sinistres antérieurs 2002 et 2005 (turbo-alternateur : octobre 2005) représentant 0,355 M€ HT.

NOTA : Pour le SIDRU, le bilan de 2010 est positif, NOVERGIE ayant pu compléter les tonnages du syndicat et de ses clients par l'apport de tonnages supplémentaires afin d'atteindre les 100 000 Tonnes annuels, facturés au prix de 97,13 € HT/tonne.

Pour l'exploitant, le résultat de l'exercice 2010 fait apparaître un solde positif de 56 940 € HT, avant déduction des frais généraux évalués à **15 %** hors financement (**par NOVERGIE**) représentant 1,36 M€ HT : ces frais limités ne sont pas vérifiables par le SIDRU. Ainsi NOVERGIE présente un compte de résultat négatif avant impôt de 1,3 M€ HT.

ANNEXES

TABLEAUX NOVERGIE RECAPITULATIFS 2010

CTVD 2010
AZALYS

Récapitulatif des apports de déchets

COMMUNES	TONNAGE D.M.2010												TOTAL
	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	
ACHERES	430,34	410,28	478,12	456,46	453,80	485,10	450,82	396,26	471,54	471,62	484,44	467,22	5 456,00
AIGREMONT	28,22	23,54	28,60	22,30	29,88	31,34	25,74	22,54	22,82	24,32	25,16	23,48	307,94
ANDREY	248,78	243,38	279,80	266,52	320,78	290,42	269,08	247,82	283,94	290,94	347,48	269,64	3 358,58
CARRIERES/POISSY	311,22	283,04	352,86	329,40	338,38	364,10	323,82	319,60	331,00	297,12	342,72	334,32	3 927,58
CHAMBOURCY	159,50	140,08	165,58	156,80	137,60	177,10	157,42	126,12	152,78	168,40	173,32	160,98	1 875,68
CONFLANS STE HONORINE	850,22	824,98	1030,18	1040,36	957,86	1013,06	877,46	871,18	909,18	891,02	1030,84	813,18	11 109,52
FOURQUEUX	76,36	64,80	78,02	73,82	74,88	74,86	68,72	59,28	70,90	74,96	68,38	74,10	859,08
LE MESNIL LE ROY	127,34	109,32	139,84	133,28	134,90	135,72	139,88	117,96	132,04	157,88	157,02	148,82	1 634,00
MEDAN	23,38	20,14	25,28	21,36	28,06	24,34	31,08	24,66	23,82	21,08	27,06	28,14	298,40
MORAINVILLIERS	34,48	30,40	39,42	31,86	29,30	50,62	32,28	31,94	34,34	34,24	45,60	32,18	426,66
ORGEVAL	119,28	101,22	122,12	122,44	106,30	134,32	115,46	103,22	114,36	128,34	131,70	120,20	1 418,96
POISSY	851,50	779,34	898,36	833,52	843,64	903,22	819,12	736,30	884,88	888,38	976,26	901,00	10 315,52
ST GERMAIN EN LAYE	1070,48	954,30	1072,22	1020,92	1056,76	1122,04	1067,36	831,32	1047,44	1112,56	1101,32	997,54	12 454,26
VERNEUIL/SEINE	325,54	282,46	320,38	293,56	313,44	374,06	325,10	247,64	340,40	324,98	282,88	293,28	3 723,72
VERNOUILLET	217,26	192,58	237,66	232,07	212,70	236,72	217,44	212,14	230,12	218,66	237,32	210,56	2 655,23
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SOUS TOTAL	4873,90	4459,86	5268,44	5034,67	5038,28	5417,02	4920,78	4347,98	5049,56	5104,50	5431,50	4874,64	59 821,13
Apport AZALYS (syndicat)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7500,00	7500,00	7500,00	6753,36	29 253,36
Apport SIVATRU (refus tri)	253,31	227,24	284,16	278,60	250,94	317,36	326,50	234,46	120,14	189,78	155,84	0,00	2 638,33
Apport SIVATRU (refus comp.)	829,08	430,10	783,96	1,99	0,00	651,46	793,42	715,26	850,24	777,02	854,74	683,62	7 370,89
Apport GENERIS (refus comp.)	0,00	0,00	0,00	10,55	0,00	0,00	5,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,85
Apport SIVATRU (incinérables)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,34	5,12	7,18	7,70	25,34
CYCLAMED	74,96	77,88	85,50	68,94	56,34	70,04	76,24	72,36	76,52	81,94	62,30	72,08	875,10
SOUS TOTAL	1157,35	735,22	1153,62	360,08	307,28	1038,86	1201,46	1022,08	855,24	853,86	8580,06	7516,76	40 178,87
TOTAL SYNDICAT	6031,25	5195,08	6422,06	5394,75	5345,56	6455,88	6122,24	5370,06	13601,80	13658,36	14011,56	12391,40	100 000,00
Apport AZALYS	2640,82	2945,26	4012,52	3073,90	2537,50	1112,66	3891,26	905,96	4642,84	4779,84	4509,40	2843,24	37 895,20
AZALYS vers SIDRU	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-7500,00	-7500,00	-7500,00	-6753,36	-29 253,36
TRANSFERTS	0	0	0	0	0	470,5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	470,50
TOTAL reçu	8672,07	8140,34	10434,58	8468,65	7883,06	7568,54	10013,50	6276,02	10744,64	10938,20	11020,96	8481,28	108 641,84

FACTURATION SIDRU 2010

TONNAGES	COMPTE	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	TOTAL
	Syndicat 19,60%	108,54	95,30	117,25	79,57	56,34	96,42	113,89	101,33	111,01	113,47	97,03	99,94	1 190,09
	Syndicat 5,50%	5 922,71	5 099,78	6 304,81	5 315,18	5 289,22	6 359,46	6 008,35	5 268,73	5 990,79	6 044,89	6 414,53	5 538,10	69 556,55
	Novergie 19,60%									7 500,00	7 500,00	7 500,00	6 753,36	29 253,36
	Total Facturé	6 031,25	5 195,08	6 422,06	5 394,75	5 345,56	6 455,88	6 122,24	5 370,06	13 601,80	13 658,36	14 011,56	12 391,40	100 000,00
	LV 7062160	259 816,58	259 816,57	259 816,58	259 816,57	259 816,58	259 816,58	259 816,58	259 816,58	259 816,57	259 816,58	259 816,58	263 713,83	3 121 696,18
	FFE 7062100	220 919,11	220 788,03	221 137,76	221 567,91	221 899,56	222 138,55	222 799,77	223 301,11	224 083,24	224 787,59	225 621,71	226 342,64	2 675 386,98
	FFGER 7062140	150 586,69	150 497,34	150 735,73	151 028,93	151 255,00	151 417,90	151 868,62	152 210,34	152 743,48	153 223,59	153 792,16	154 283,57	1 823 643,35
	S/Total PF	631 322,38	631 101,94	631 690,07	632 413,41	632 971,14	633 373,03	634 484,97	635 328,03	636 643,29	637 827,76	639 230,45	644 340,04	7 620 726,51
	FP 7063100	113 266,87	97 511,65	122 468,69	102 985,78	101 726,01	123 242,75	117 057,23	102 944,05	264 282,97	264 972,19	272 104,49	245 101,89	1 927 664,57
	P2 PROP (65%)													0,00
	P3 PROP (15%)													0,00
	Em 7063110	38 238,12	32 936,81	40 715,87	34 202,71	33 890,85	40 930,28	38 815,00	34 046,18	86 235,41	90 964,68	93 316,99	82 526,73	646 819,63
	Er 7063120	58 201,56	50 028,62	61 844,44	52 113,29	51 638,11	62 686,60	59 446,95	52 358,09	133 161,62	134 261,68	137 733,63	121 683,55	975 158,14
	Rv 7011331	-108 441,88	-93 407,53	-115 468,64	-96 997,61	-96 113,17	-116 076,72	-110 077,87	-96 553,68	-244 560,36	-245 577,31	-257 812,70	-228 001,76	-1 809 089,23
	Si 7031080	1 420,01	1 174,93	1 630,99	1 405,69	970,52	1 184,24	677,12	959,22	1 456,59	1 186,27	1 481,09	672,29	14 218,96
	S1 7031080	15 094,57	12 417,63	17 203,55	14 991,20	10 309,98	12 778,35	7 292,45	10 449,21	16 023,96	13 135,67	16 322,61	7 369,40	153 388,58
	avoir sel 7031080			-25 255,17			-21 557,30			-18 930,51			-20 761,43	-86 504,41
	S/Total PP	117 779,25	100 662,11	103 139,73	108 701,06	102 422,30	103 188,20	113 210,88	104 203,07	237 669,68	258 943,18	263 146,11	208 590,67	1 821 656,24
	TOTAL	749 101,63	731 764,05	734 829,80	741 114,47	735 393,44	736 561,23	747 695,85	739 531,10	874 312,97	896 770,94	902 376,56	852 930,71	9 442 382,75
	€/T	124,20	140,86	114,42	137,38	137,57	114,09	122,13	137,71	143,29	145,62	138,58	151,28	133,47
	T. NOVERGIE (6511060)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-728 475,00	-728 475,00	-728 475,00	-655 953,86	-2 841 378,86
	€/T avec Nov.	124,20	140,86	114,42	137,38	137,57	114,09	122,13	137,71	23,90	27,33	26,71	34,94	93,30
	TGAP	12062,50	10988,50	12844,12	10789,50	10691,12	12911,76	12244,48	10740,12	12203,60	12316,72	13023,12	11276,08	
	Rbt Taxe Foncière 2010 : 144 780 Euros													
	Rbt Taxe Professionnelle 2010 : 265 128,73 Euros													

CA SEL 2010

MOIS	TONNAGE					TOTAL	FACTURATION					TOTAL	
	EXO7	SOLVAKEM	QUADRIMEX	CHIMIE +	EMTA		GRACE PIERI	EXO7	SOLVAKEM	QUADRIMEX	CHIMIE +		EMTA
JANVIER	24,74	0,000	93,520	0,000	0,000	25,320	143,580	0,00	1 215,76	0,00	0,00	379,29	1 966,15
FEVRIER	0,00	0,000	118,920	0,000	0,000	0,000	118,920	0,00	1 545,96	0,00	0,00	0,00	1 545,96
MARS	0,00	25,040	93,140	0,000	24,880	21,520	164,580	0,00	450,72	1 210,82	0,00	298,56	2 282,47
AVRIL	0,00	23,460	68,860	0,000	24,760	24,480	141,560	0,00	422,28	895,18	0,00	297,12	1 981,29
MAI	0,00	25,120	24,060	0,000	23,680	24,680	97,540	0,00	452,16	312,78	0,00	284,16	1 418,81
JUIN	0,00	23,060	71,240	0,000	24,480	0,000	118,780	0,00	415,08	926,12	0,00	293,76	1 634,96
JUILLET	0,00	0,000	67,780	0,000	0,000	0,000	67,780	0,00	881,14	0,00	0,00	0,00	881,14
AOUT	0,00	23,040	47,440	0,000	25,060	0,000	95,540	0,00	414,72	616,72	0,00	300,72	1 332,16
SEPTEMBRE	27,34	0,000	67,760	0,000	49,260	0,000	144,360	410,10	0,00	880,88	0,00	591,12	1 882,10
OCTOBRE	25,56	0,000	68,520	0,000	0,000	23,140	117,220	383,40	0,00	890,76	0,00	0,00	1 620,80
NOVEMBRE	25,80	0,000	71,480	23,640	0,000	25,000	145,920	387,00	0,00	929,24	425,52	0,00	2 116,26
DECEMBRE	0,00	19,920	46,120	0,000	0,000	0,000	66,040	0,00	358,56	599,56	0,00	0,00	958,12
TOTAL	103,440	139,640	838,840	23,640	172,120	144,140	1 421,820	1 551,60	2 513,52	10 904,92	425,52	2 065,44	19 620,22
TARIF HT/komme	15 €	18,00 €	13,00 €	18,00 €	12,00 €	14,98 €							

VENTE EDF 2010					
CPTÉ 7011300					
MOIS	MWH	PARTIE FIXE	PARTIE PROPORTIONNELLE		NET HT
ex ant					
Janvier	3 468,947	125 103,00	186 802,80		311 905,80
Février	3 294,723	125 103,00	177 420,83		302 523,83
Mars	3 374,359	41 902,08	181 709,23		223 611,31
Avril	2 557,293	0,00	80 299,00		80 299,00
Mai	2 563,097	0,00	80 481,25		80 481,25
Juin	1 174,978	0,00	36 894,31		36 894,31
Juillet	3 318,237	0,00	104 192,64		104 192,64
Août	2 088,339	0,00	65 573,84		65 573,84
Septembre	3 583,977	0,00	112 536,88		112 536,88
Octobre	3 414,260	0,00	100 207,76		100 207,76
Novembre	3 739,937	128 265,00	206 519,32		334 784,32
Décembre	2 707,063	128 265,00	149 484,02		277 749,02
TOTAL	35 285,210	548 638,080	1 482 121,88		2 030 759,96

CONSOMMATION de CHAUX			
			2010
MOIS	QUANTITE (tonne)	P.U.	MONTANT
janvier	25,64	131,61	3 374,48
février	27,68	129,46	3 583,45
mars	27,78	129,46	3 596,40
	27,00	131,61	3 553,47
avril	25,46	129,46	3 296,05
mai	27,1	129,46	3 508,37
juin	28,02	129,46	3 627,47
juillet	27,86	129,46	3 606,76
aout	27,58	129,46	3 570,51
septembre	27,36	129,46	3 542,03
	26,24	129,46	3 397,03
octobre	26,44	129,46	3 422,92
novembre	26,88	129,46	3 479,88
decembre	26,76	129,46	3 464,35
	27,64	129,46	3 578,27
TOTAL	405,44		52 601,44

EXERCICE 2010 : EVACUATION DM : DECHETS MENAGERS de classe 2

DATES	BRUIEL DECHARGE	TOTAL EVACUATIONS tonnes	COUT EUROS HT
JANVIER			
FEVRIER			
MARS			
AVRIL			
MAI			
JUN	470,5	470,5	3 1993,25
JUILLET			
AOUT			
SEPTEMBRE			
OCTOBRE			
NOVEMBRE			
DECEMBRE			
Total	470,5	470,5	3 1993,25

Prix du transport : 9,50 € HT/T

Prix du traitement : 58,498 € HT/T

ENLEVEMENT RESIDUS DE CLASSE 2

2010

MACHEFERS

6111820

MOIS	MOIS	TONNAGE	REDEVANCE		MONTANT H. T.
			P. U.	MONTANT	
100/115	janvier	1642,43	30,060	49 371,45	
100/115	janvier	246,37	22,670	5 585,21	54 956,65
100/115	février	1 450,560	30,060	43 603,83	
100/115	février	217,580	22,670	4 932,54	48 536,37
100/115	mars	1 735,360	30,060	52 164,92	
100/115	mars	260,300	22,670	5 901,00	58 065,92
100/115	avril	1 802,500	30,060	54 183,15	
100/115	avril	270,380	22,670	6 129,51	60 312,66
100/115	mai	1 532,830	30,060	46 076,87	
100/115	mai	229,930	22,670	5 212,51	51 289,38
100/115	juin	1 196,730	30,060	35 973,70	
100/115	juin	179,510	22,670	4 069,49	40 043,20
100/115	juillet	1 692,900	30,060	50 888,57	
100/115	juillet	253,940	22,670	5 756,82	56 645,39
100/115	août	1 192,250	30,060	35 839,04	
100/115	août	178,830	22,670	4 054,08	39 893,11
100/115	septembre	1 812,630	30,060	54 487,66	
100/115	septembre	271,890	22,670	6 163,75	60 651,40
100/115	octobre	1 840,940	30,060	55 338,66	
100/115	octobre	276,140	22,670	6 260,09	61 598,75
100/115	novembre	1 942,780	30,060	58 399,97	
100/115	novembre	291,420	22,670	6 606,49	65 006,46
100/115	decembre	1 654,590	30,060	49 736,98	
100/115	decembre	248,190	22,670	5 626,47	55 363,44
TOTAL		22 420,98			652 362,75

ENLEVEMENT RESIDUS DE CLASSE 1										2010
POUSSIERES FINES & CENDRES VOLANTES										
6111840	EMTA	TONNAGE	FACTURATION		TRANSPORT		CARBURANT	MONTANT H.T.	N° Facture	
			P.U.	MONTANT	P.U.	MONTANT				
janvier		190,32	205,00	39 015,60	11,00	2 093,52		41 109,12	DF10010088	
février		180,50	205,00	37 002,50	11,00	1 985,50		38 988,00	DF10020066	
mars		164,80	205,00	33 784,00	11,00	1 942,38		35 726,38	DF10030082	
avril		141,72	205,00	29 052,60	11,00	1 558,92		30 611,52	DF10040070	
mai		100,22	205,00	20 545,10	11,00	1 102,42		21 647,52	DF10050080	
juin		84,06	205,00	17 232,30	11,00	924,66		18 156,96	DF10060082	
juillet		184,84	205,00	37 892,20	11,00	2 033,24		39 925,44	DF10070079	
août		124,88	205,00	25 600,40	11,00	1 373,68		26 974,08	DF10080070	
septembre		239,72	205,00	49 142,60	11,00	2 636,92		51 779,52	DF10090076	
octobre		205,98	205,00	42 225,90	11,00	2 265,78		44 491,68	DF10100076	
novembre		244,12	205,00	50 044,60	11,00	2 685,32		52 729,92	DF10110069	
decembre		272,26	205,00	55 813,30	11,00	2 994,86		58 808,16	DF10120069	
TOTAL		2 133,42		437 351,10		23 597,20	0,00	460 948,30		

ENLEVEMENT RESIDUS DE CLASSE 1		2010	
GATEAUX DE FILTRATION			
MOIS	TONNAGE	TRAITEMENT	MONTANT H.T.
		MONTANT	
		N° Facture	ENLEVEMENTS
		EMTA SARP	MONTANT
janvier	30,64	DF10010114	695,10
février	24,40	DF10020024	556,08
mars	28,76	DF10030032	556,08
avril	33,48	DF10040029	834,12
mai	33,14	DF10050033	556,08
juin	21,12	DF10060036	417,06
juillet	33,64	DF10070034	556,08
août	32,58	DF10080029	556,08
septembre	34,66	DF10090028	556,08
octobre	36,02	DF10100027	556,08
novembre	29,48	DF10110024	556,08
decembre	30,74	DF10120028	556,08
TOTAL	368,66		6951,00
		897,12	42493,68

Somme de Montant		DEPENSES GER 2010		2010		Total AZALYS UIOM	
COMPTE	Description	V31000					
7011300	Valor.Energie Electricité					0,00	
7011331	Valor énergie déchets, particuliers parties proport.					0,00	
7031020	Vies.prod.rés. papier / carton					0,00	
7031040	Vies.prod.rés. ferraille					0,00	
7031080	Vies.prod.rés. aut.pro.recyclage					0,00	
7041000	Vies Travaux terminés					0,00	
7062100	Vies UIOM forfaitaire					0,00	
7062110	Vies macheferts					0,00	
7062140	Exploitation GER		1 669 359,78			1 669 359,78	
7062160	Vie.forf. Incin. déch. mén.financé					0,00	
7062400	Vie.forf. déchetterie exploit					0,00	
7062600	Vie.forf. Refac. de taxes cpt prix					0,00	
7062810	Vie.forf. Relac. de taxe Professionnelle					0,00	
7062820	Vie.forf. Relac. de taxe Foncière					0,00	
7063100	Vie.prop. inci dech menagers expl					0,00	
7063110	Vie.prop. Incin. Dech. mén. macheferts					0,00	
7063120	Vie.prop. Incin. dech.mén. reform					0,00	
7063220	Vie.prop. Incin. déch. indust banals compl. sf					0,00	
7063280	Vie.prop. Incin. autres déch. compl. sf					0,00	
7063400	Vie.prop. déchetterie exploit					0,00	
7063800	Vie.prop. Refac. de taxes cpt.prix					0,00	
7063820	Vie.prop. Refac. de taxe Foncière					0,00	
9120110	TIE CA à charges directes affaire (CA) (Déchets br					0,00	
6511060	Red. Contract. Concessions et affermage		1 669 359,78			1 669 359,78	
TOTAL CA USINE							
6018600	Ach. Stock,pièces rechange		-916,89			-916,89	
6051000	Achats Matériel Sous-Traitance		-690 696,34			-690 696,34	
6061800	Achats Autres Prod Entretien					0,00	
6063200	Achats Consommables pièces rechange		-227 073,00			-227 073,00	
6063400	Achats Fournitures diverses		0,00			0,00	
6063500	Achats Petit outillage		0,00			0,00	
6135120	Loc. mat. Outil. industriel		-53 985,00			-53 985,00	
6111800	S/Trait.Prest Métier Autres		-1 215 240,77			-1 215 240,77	
6228200	Contrôle technique		-6 734,00			-6 734,00	
			-2194646			-2 194 646,00	
6815812	Prov. GER		-1 437 933,00			-1 437 933,00	
6815820	Prov. GER remise en état		0,00			0,00	
			-1 437 933,00			-1 437 933,00	
7815120	Reprises dépenses GER		0,00			0,00	
7815135	Rep. Prov. GER remise en état		1 591 077,00			1 591 077,00	
6122100	Red.Créd.Bail Inst. Techn.Capital		1 591 077,00			1 591 077,00	
			0,00			0,00	
TOTAL CHARGES						-2 041 502,00	
MARGE AVANT FG						-372 142,22	
TOTAL CHARGES hors provision et reprises GER						-2 194 646,00	

RAPPORT DSP 2010

**SYNDICAT MIXTE D'ÉTUDE
POUR LA RÉOUVERTURE
DE LA GRANDE CEINTURE
(SMERGC)**



**RAPPORT D'ACTIVITÉ
2010**

Rapport établi par le Président de l'Établissement Public,
conformément à l'article L.5211-39 du Code Général des Collectivités Territoriales
transposant l'article 40 de la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement
et à la simplification de la coopération intercommunale.

SOMMAIRE

1°- PRESENTATION DU SYNDICAT

A / Composition

B / Durée

C / Objet

2°- ACTIVITE ADMINISTRATIVE DU SYNDICAT

A / Le Comité Syndical

B / Le Bureau

3°- VIE FINANCIERE DU SYNDICAT

A / Compte Administratif 2010

B / Cotisations des communes et du Conseil Général

4°- ASPECTS PARTICULIERS DE L'ANNEE 2010

Pour mémoire :

A / La réouverture de la ligne de Grande Ceinture

B / Le projet de Tangentielle Ouest

Et :

C / Le bilan de la concertation Tangentielle Ouest

1°Présentation du Syndicat

A - Composition

Le Syndicat est constitué du Conseil Général des Yvelines et de 17 communes : Achères, Bailly, Chambourcy, Chavenay, Conflans-Sainte-Honorine, Feucherolles, Fourqueux, l'Etang-la-Ville, Maisons-Laffitte, Mareil-Marly, Noisy-le-Roi, Poissy, Rennemoulin, Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Nom-la-Bretèche et Versailles.

B - Durée

Le Syndicat a été créé pour une durée initiale de 5 ans à compter du 27 décembre 1989. Il a été renouvelé pour une nouvelle période de 5 ans en 1994.

Par arrêté en date du 28 février 2000, Monsieur le Préfet des Yvelines a entériné la décision prise en Comité Syndical le 17 novembre 1999 ; désormais « le Syndicat est institué pour une durée correspondant à la réalisation de son objet ».

C - Objet

Sur le même principe, l'objet du Syndicat a été précisé.

L'article 2 était libellé ainsi : « Le Syndicat a pour objet de promouvoir et d'accélérer la réouverture au trafic voyageurs de la ligne S.N.C.F. Grande Ceinture Ouest dans l'ensemble du Département des Yvelines.

Il procède, à cet effet, à toutes les études techniques nécessaires, en complément de R.F.F., S.N.C.F., ainsi que des autres organismes intéressés.

Il s'associe à l'examen et au suivi des dossiers constitués par les différentes parties concernées ».

En fin d'année 1999, le Syndicat avait délibéré pour modifier ses statuts ; il s'agissait de prolonger sa durée, de redéfinir son objet, d'élargir la composition de son Bureau et de compléter l'article sur la participation des communes membres et du Conseil Général.

Une nouvelle modification des statuts s'est avérée nécessaire, pour tenir compte de l'adaptation de l'objet du Syndicat. En effet, la réouverture de la ligne GCO au trafic voyageurs devenait trop restrictive eu égard aux enjeux que représentent l'éventualité du trafic fret et le projet de Tangentielle pour les communes.

Cette décision a été prise en Comité Syndical le 18 octobre 2001.

Après délibération des collectivités concernées, Monsieur le Préfet des Yvelines a entériné cette modification par arrêté en date du 7 mai 2002.

L'objet du Syndicat est désormais défini comme suit :

1) La ligne de Grande Ceinture Ouest

Le Syndicat a pour objet de promouvoir et d'accélérer la réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF Grande Ceinture Ouest dans l'ensemble du Département des Yvelines. Il procède, à cet effet, à toutes les études techniques qui lui paraissent nécessaires, en complément de RFF, SNCF, ainsi que des autres organismes intéressés.

Il s'associe à l'examen et au suivi des dossiers constitués par les différentes parties concernées.

2) La Tangentielle Ouest-Sud

Le Syndicat a également pour objet de participer au projet de réouverture de la Tangentielle Ouest-Sud, tant au trafic voyageurs qu'au trafic fret, dans le Département des Yvelines. À ce titre, il procède

à toutes les études qui lui paraissent nécessaires et fait les interventions nécessaires pour protéger l'environnement et limiter au maximum les nuisances, notamment phoniques.

2°Activité administrative du Syndicat

A - Le Comité Syndical

En 2010, il s'est réuni seulement 3 fois :

- Le 1^{er} février 2010, pour le changement de la nomenclature à compter du 1^{er} janvier 2010 – de la M 1-5-7 à la M 14 et le Débat d'Orientation Budgétaire 2010 ; il a été décidé de ne pas appeler de cotisation auprès des communes,
- le 16 mars 2010 pour le Compte Administratif 2009, le compte de gestion 2009, l'affectation du résultat comptable 2009, le vote du Budget Primitif 2010. Cette séance n'a pas obtenu le quorum ;
- le 25 mars 2010 : reconduction de l'ordre du jour du 16 mars 2010.

B - Le Bureau

Il ne s'est pas réuni en 2010.

3° Vie financière du Syndicat

C - Le Compte Administratif 2010

L'exécution de l'exercice 2010 fait ressortir les résultats suivants :

- **dépenses : 11 919,95 €** dont 11 351,20 € de frais de personnel,
- **recettes : 24 318,68 €** dont **24 317,68 €** d'excédent antérieur reporté,
- **excédent de fonctionnement : 12 398,73 €**

Cet excédent a été repris en section de fonctionnement du Budget Primitif 2011.

D - Cotisations des communes et du Conseil Général

Le SMERGC n'a pas appelé de cotisation auprès de ses communes membres ainsi qu'auprès du Conseil Général en 2005, 2006, 2007 et en 2009. En 2008, une légère participation a été appelée à raison de 0,02€ par habitant, le Conseil Général ayant apporté l'équivalent aux communes soit 5 914,58 €. Les dépenses de fonctionnement, modestes, ont été financées par l'excédent antérieur reporté. En 2010, aucune cotisation n'a été demandée.

4° Aspects particuliers de l'année 2010

Pour mémoire :

A - La réouverture de la ligne de Grande Ceinture

Pour mémoire, la ligne GCO a ouvert officiellement le 12 décembre 2004. Le prolongement de cette ligne s'inscrit désormais dans la perspective de la Tangentielle Ouest.

B - Le projet de Tangentielle Ouest

Depuis la délibération du 10 décembre 2002, la Tangentielle a été séparée en 2 tronçons, la Tangentielle Ouest (d'Achères à Versailles) et la Tangentielle Sud (de Versailles à Melun)

La commission de suivi, initiée par le STIF, qui pilote les projets de transports en Région Ile-de-France, a approuvé, lors de sa réunion du 26 mai 2005, le projet préparé par le bureau d'études INGEROP, mandaté à cet effet.

Ce projet se présente sous la forme suivante :

- une 1^{ère} étape qui consiste à prolonger GCO vers le sud de Noisy-le-Roi jusqu'à Saint-Cyr l'École RER et vers le nord de Saint-Germain-en-Laye GC jusqu'à Saint-Germain-en-Laye RER en solution tram-train,
- une seconde étape vers le nord soit vers Poissy et Achères RER ainsi qu'un prolongement en direction de Versailles au-delà de Saint-Cyr l'École.

Le Conseil Général est maintenant fortement impliqué, de même que le Conseil Régional puisqu'une somme de 200 millions d'euros a été annoncée au titre du financement de cette première étape.

En outre, il convient de prendre en compte l'évolution des projets comme le Grand Paris ou encore le projet EOLE (Est Ouest Liaison Express) qui ira jusqu'à Mantes en passant par le bassin de Conflans-Sainte-Honorine.

Ce qui semble prévaloir dans cette nouvelle orientation c'est la nécessité de relier les circulations entre les OIN (Opération d'Intérêt National) de la vallée de la Seine et du Plateau de Saclay. Le projet du Port Autonome de la Ville de Paris, en limite d'Achères et de Conflans semble également pris en compte dans ces nouvelles décisions.



Le calendrier de la 1^{ère} étape du projet a été annoncé par le STIF sur la base suivante :

- fin 2010 : dossier du schéma de principe et d'enquête d'utilité publique,
- début 2011 : enquête publique,
- début 2012 : avant-projet,
- mise en service de cette liaison prévue pour fin 2015/début 2016.

Le dossier du schéma de principe a été effectivement préparé fin 2010 mais son contenu détaillé fait toujours l'objet de négociations avec l'architecte en chef des monuments historiques, de telle sorte que le dossier d'enquête publique est en suspens.

Ces nouvelles orientations marquent aussi une évolution certaine du SMERGC puisque l'essentiel des études nécessaires à la réalisation du projet devraient entrer dans l'enveloppe globale ; ne resteraient plus alors que des besoins d'études strictement locaux à financer alors par le Syndicat.

Le SMERGC étant reconnu par le STIF comme un organisme de regroupement compétent, il peut aussi participer utilement au sein des commissions de travail et réunions diverses liées à l'avancement du dossier.

C - Le bilan de la concertation Tangentielle Ouest

Le bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation préalable au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'environnement, menée sur le projet du prolongement de la Grande Ceinture Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole (projet TGO – tronçon sud). Elle s'est déroulée de septembre 2008 à mars 2009.

Les études portant sur le tronçon nord de Saint-Germain GC – Poissy / Achères sont des études complémentaires de celles portant sur le tronçon sud. Elles ont été lancées suite à la signature du contrat particulier Région-Département des Yvelines en 2008, qui prévoit une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes et apporte des financements complémentaires et nécessaires à la réalisation de la Tangentielle Ouest.

Le projet consiste à prolonger la Grande Ceinture actuelle entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye GC, afin de rejoindre au nord Poissy et Achères, et au sud Saint-Cyr-l'Ecole.

D'une longueur d'environ 25 km, le tracé de la Tangentielle Ouest empruntera principalement les infrastructures existantes de la Grande Ceinture qui seront soit adaptées soit modernisées. Trois nouveaux tronçons de ligne sur la voirie spécialement dédiés aux trams-trains seront créés :

- Entre Saint-Cyr GC et Saint-Cyr RER sur 1,25 km,
- Entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER sur 3,9 km,
- Entre Poissy GC et Achères-Ville RER sur 2 km.

Il est rappelé que la concertation avait pour objectifs principaux :

- d'informer sur le projet les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'échanger avec ces derniers afin d'écouter leur avis et d'enrichir le projet.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec les partenaires, un dispositif de dialogue avec le public : **le détail du bilan de la concertation vous est joint en annexe.**

Le SMERGC, quant à lui, reste un lieu de réflexion et d'échanges entre toutes les communes concernées par l'avenir de cette partie du département, la question des transports collectifs étant l'un des enjeux majeurs de ces développements futurs.



II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B1

1 - Mandats émis (y compris sur les restes à réaliser N-1)

	FONCTIONNEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	568.75		568.75
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	11 351.20		11 351.20
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE			
	Dépenses de fonctionnement - Total	11 919.95		11 919.95

Pour information D 002 Déficit de fonctionnement reporté de N-1	
---	--

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B2

2 - Titres émis (y compris sur les restes à réaliser N-1)

	FONCTIONNEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
73	IMPOTS ET TAXES			
74	DOTATIONS, SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS	1.00		1.00
	Recettes de fonctionnement - Total	1.00		1.00

Pour information R 002 Excédent de fonctionnement reporté de N-1	24 317.68
--	-----------

REPARTITION DES COMMUNES au 01 01 2010

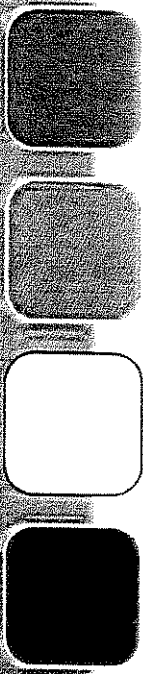
COMMUNES		Nombre
		Habitants
ACHERES		20 001
BAILLY		4 194
CHAMBOURCY		5 963
CHAVENAY		1 899
CONFLANS-SAINTE-HONORINE		34 305
FEUCHEROLLES		3 105
FOURQUEUX		4 404
L'ETANG-LA-VILLE		4 875
MAISONS-LAFFITTE		23 014
MAREIL-MARLY		3 530
NOISY-LE-ROI		8 344
POISSY		36 230
RENNEMOULIN		142
SAINTE-CYR-L'ECOLE		16 365
SAINTE-GERMAIN-EN-LAYE		43 015
SAINTE-NOM-LA-BRETECHE		5 022
VERSAILLES		89 490
CONSEIL GENERAL DES YVELINES		
TOTAL communes		303 898

2010

Bilan de la concertation Tangentielle Ouest

Concertation portant sur le tronçon sud
du prolongement de la Grande
Ceinture Ouest entre Saint-Germain-
en-Laye et Saint-Cyr-l'École (projet
TGO)

Septembre 2008 – Mars 2009



TANGENTIELLE OUEST

SYNTHESE

La concertation sur le tronçon sud du prolongement de la Grande Ceinture Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'École (projet TGO) s'est déroulée du 15 septembre au 11 octobre 2008, dans les neuf communes traversées par le projet. Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009. Le bilan est tiré sur cette période.

Les études portant sur le tronçon nord Saint-Germain GC – Poissy / Achères sont des études complémentaires de celles portant sur le tronçon sud. Elles ont été lancées suite à la signature du contrat particulier Région-Département des Yvelines en 2008, qui prévoit une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare - Les Mureaux - Mantes et apporte des financements complémentaires et nécessaires à la réalisation de la Tangentielle Ouest. Il était prévu initialement que ces études soient présentées à Achères et Poissy à la fin de la concertation sur le tronçon sud.

Cette synthèse présente les principaux éléments retranscrits dans le bilan de la concertation.

Ces éléments s'articulent selon le plan suivant :

- Rappel du contexte
 - Le déroulement général de la concertation
 - La perception des modalités retenues pour la concertation
 - L'opportunité du projet
 - Le tram-train et le territoire
 - La perception des deux tracés à Saint-Germain-en-Laye
 - Les conditions de réussite
 - Les sites à enjeux spécifiques
-
- **Rappel du contexte**

Le projet de Tangentielle Ouest est la résultante d'une réflexion menée depuis le projet de Tangentielle ouest/sud, projet de rocade devant relier Achères-Ville à Melun via Versailles Chantiers, Massy-Palaiseau et Corbeil-Essonnes, projet sur lequel une concertation a été organisée en 2001.

Suite à cette concertation, des études ont été réalisées jusqu'en 2003 et il s'est avéré que le projet, qui consistait à exploiter cette ligne en un seul tenant, n'était pas pertinent. Le projet a donc été scindé en deux tangentielles.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur la Tangentielle Ouest, devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER et Achères RER. Le projet est inscrit au projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008, au contrat de projets État-Région 2007-2013, et au contrat particulier Région-Département des Yvelines 2007-2013.

La concertation a ensuite débuté sur la partie sud du projet, de St Cyr à St Germain.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'**informer** sur le projet les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'**échanger** avec ces derniers afin d'écouter leur avis et d'enrichir le projet.

- **Le déroulement général de la concertation**

Afin d'associer le plus largement possible la population au débat, un dispositif participatif important a été mis en œuvre pendant environ six mois, de mi-septembre 2008 à début mars 2009.

Ainsi trois réunions publiques, et plus de quinze expositions ont été organisées dans chacune des villes concernées par le projet afin de permettre à la population de s'informer.

50 000 **dépliants** ont été distribués dans les bus du secteur et dans les mairies des communes, qui ont reçu également 10 000 **plaquettes et fiches thématiques**.

Des **registres** et un **site Internet** ont été mis à la disposition de ceux qui souhaitaient contribuer à la concertation.

Les chiffres de la concertation :

- entre 80 et 300 participants aux réunions publiques
- 213 avis sur les registres, dont deux pétitions et une contribution collective d'un conseil municipal
- 200 avis sur le site Internet
- 6 595 consultations du site Internet

- **La perception des modalités retenues pour la concertation**

Le public s'est exprimé sur l'enjeu de la concertation, les modalités mises en place, la qualité des informations transmises au public et les garanties de cette concertation pour l'avenir du projet.

Les participants sont nombreux à remercier les porteurs du projet de les consulter et de mettre à leur disposition un espace de « libre expression ».

La **clarté de la présentation** du projet TGO a été soulignée par la plupart des participants. Ils félicitent les représentants de la Région Ile-de-France et du Département des Yvelines d'être parvenus à s'accorder sur ce projet entre St Cyr et St Germain.

Néanmoins, beaucoup de participants auraient souhaité disposer d'informations plus détaillées sur le projet (chiffres d'estimation de fréquentation, plans de tracés plus détaillés, possible passage de fret...).

De plus, certains **se sont interrogés sur les raisons ayant poussé à l'organisation d'une concertation prévue initialement en deux temps** (une sur le tronçon nord, une sur le tronçon sud) et ont demandé à ce qu'une nouvelle réunion publique se déroule à Saint-Germain-en-Laye pour le second temps de la concertation.

Enfin, la plupart des participants espère que leur avis sera bien pris en compte pour la suite du projet.

- **L'opportunité du projet**

Le public s'est exprimé sur le fond du projet : son opportunité, son coût et le tracé à privilégier à Saint-Germain-en-Laye.

Une majorité des participants accueille le projet très favorablement et exprime son impatience de le voir se réaliser, notamment pour donner un sens à la Grande Ceinture Ouest

actuelle et assurer une **meilleure desserte de banlieue à banlieue**. Ils estiment que ce projet permettra de **désenclaver les populations et les communes** concernées par le tracé et de **les rapprocher des différents pôles économiques, administratifs et universitaires du territoire**. En outre, ils considèrent, dans un véritable souci environnemental, que le projet permettra de **décharger les routes** d'une partie des véhicules, à condition que soient repensées l'intermodalité et l'offre de stationnement près des gares TGO.

Très peu de participants remettent en cause l'opportunité globale du projet. Les quelques oppositions exprimées portent sur différents aspects spécifiques du projet. Elles portent principalement sur les nuisances qu'il pourrait engendrer (le possible passage de trains de fret notamment), sur le choix du mode de transport (pertinence du tram-train par rapport au train ou au tramway) et sur le choix du tracé à Saint-Germain-en-Laye (avantages et inconvénients des deux tracés présentés). Les opposants suggèrent que l'investissement du projet soit reporté sur un nouveau projet correspondant mieux aux attentes supposés des usagers (prolongement de la TGO jusqu'à Versailles Chantiers et Cergy principalement).

- **Le tram-train et le territoire**

Le tram-train est perçu comme un moyen de désenclaver certains quartiers et certaines communes isolés des pôles d'activités du territoire. Bailly et les habitants du quartier de Bel Air à Saint-Germain-en-Laye sont souvent cités en exemple.

A contrario, ce mode de transport apparaît pour certains comme une menace potentielle pour le tissu urbain existant (crainte d'une dénaturation du centre-ville à Saint-Germain-en-Laye, à Saint-Cyr et à Mareil-Marly par exemple), mais surtout pour l'environnement et la qualité de vie des habitants. Outre la question des nuisances sonores et des vibrations qui revient régulièrement, se pose celle d'une dénaturation de la forêt de Saint-Germain par les deux tracés proposés à Saint-Germain-en-Laye et de l'insertion du tram-train dans la perspective des châteaux de Saint-Germain et de Versailles.

- **La perception des deux tracés à Saint-Germain-en-Laye**

La **liaison entre les gares Saint-Germain GC et Saint-Germain RER** est discutée dans sa pertinence et sa rentabilité. Les avis favorables affirment l'utilité de cette liaison pour détourner du centre-ville une partie du trafic de transit sur Saint-Germain-en-Laye et donc de le désengorger. Pour beaucoup, elle permettra le désenclavement des quartiers et habitations qu'elle traverse. Les oppositions craignent un coût de réalisation trop élevé par rapport au coût total du projet TGO et à la fréquentation future de cette liaison qui aura, dans tous les cas, des effets néfastes sur la forêt et le château de Saint-Germain. Une alternative de mise en place d'un relais par bus navettes électriques est souvent citée par les participants pour juger dans un premier temps de l'utilité de la liaison.

Parmi les choix fondamentaux, la question du tracé entre les gares de Saint-Germain GC et Saint-Germain RER a été largement débattue entre les variantes présentées à la concertation : Camp des Loges et Étoile d'Ayen. Les prises de position reposent essentiellement sur **des exigences de protection et d'intégration optimale dans l'environnement**.

Le tracé **Camp des Loges** reçoit l'**assentiment de la majorité des participants** (élus, associations et particuliers). Il desservira les berceaux de vie de ce territoire tels que le Stade Georges Lefebvre, les diverses infrastructures sportives et militaires, le Camp des Loges, etc. Il permettra également de

désenclaver les habitations et les activités le long de l'avenue Kennedy, en rendant le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye plus accessible. De plus, cela évitera des encombrements dans le centre-ville et épargnera davantage la forêt de Saint-Germain que le tracé Étoile d'Ayen. Néanmoins cette variante de tracé rallonge le temps de trajet entre les deux gares.

Le tracé Étoile d'Ayen est fortement décrié pour son impact sur l'environnement et plus particulièrement sur la forêt de Saint-Germain. La question de l'intérêt de desservir ce quartier est également posée. Certains participants pensent que celui-ci ne nécessite pas de desserte, d'autres que ce tracé permet de désenclaver plus de quartiers particulièrement éloignés de la gare Saint-Germain RER. Il est également plus rapide et théoriquement moins coûteux à réaliser que le tracé Camp des Loges.

Quelques propositions de tracés alternatifs ont été esquissées : prolongement du RER A jusqu'à la Grande Ceinture ou Orgeval, ou encore étude d'un tracé urbain passant par Saint-Germain-en-Laye.

- **Les points sensibles**

Ceux qui reconnaissent l'opportunité du projet soulignent les améliorations que le tram-train devrait apporter (desserte, sécurité, confort, respect de l'environnement, diminution des nuisances sonores et des vibrations...) par rapport aux autres modes de transport existants sur le territoire. Ils formulent un niveau d'ambition à avoir dans les aménagements connexes (accessibilité PMR, alimentation, matériel roulant, passages à niveaux), les choix des stations et les possibilités de prolongement du tracé vers Versailles et Cergy.

Ainsi les participants exigent du tram-train qu'il soit accessible à tous et portent une attention particulière à l'emplacement des stations et des équipements desservis.

Une partie des participants suggère que l'alimentation électrique se fasse par les rails (grâce à la captation de courant par le sol). Ils craignent que le paysage soit détérioré par la mise en place de poteaux d'alimentation.

La question d'une plus grande offre de stationnement aux alentours des gares apparaît comme une question primordiale pour garantir l'utilité de TGO, afin que les usagers puissent préférer le tram-train à leur véhicule. Les horaires du réseau doivent être repensés pour permettre le déplacement des usagers en soirée.

Bien que le projet soit attendu avec impatience par une large partie de la population, une certaine inquiétude s'est exprimée quant à la réalisation effective du projet dans les temps annoncés, et quand à sa rentabilité, au vu de la faible fréquentation de la ligne GCO.

- **Les sites à enjeux spécifiques**

Plus spécifiquement, certains sites et certaines liaisons ont fait l'objet de remarques et d'interrogations.

La question de l'organisation de la correspondance entre les stations du tram-train TGO et du RER A à Saint-Germain-en-Laye est posée à plusieurs reprises, les participants rappelant leur souci d'une correspondance simple et rapide.

La question de l'insertion du tram-train aux abords de la grille royale est également un sujet de préoccupation pour une partie des participants. Beaucoup s'inquiètent de la dénaturation possible de ces lieux et bâtiments historiques classés au patrimoine mondial de l'Unesco. D'autres voient dans la ligne TGO un moyen d'améliorer la desserte de ce secteur. D'ailleurs, une station vers le Château et le Parc de Versailles est fréquemment demandée.

La **liaison TGO entre Saint-Cyr GC et Saint-Cyr RER** est remise en question quant à sa **faisabilité technique**, en raison de l'existence d'un dénivelé important entre les deux gares, et donc du coût de réalisation des travaux et aménagements nécessaires pour créer la ligne avec ce dénivelé, ainsi que des terrains à acquérir sur Versailles pour la réaliser.

Le **passage à niveaux rue du Plan de l'Aître**, à Bailly, est nommé à plusieurs reprises comme nécessitant une attention particulière du fait de sa proximité avec des écoles, collèges et gymnases, donc de la présence d'enfants.

La **traversée du carrefour RN 184 / RD 190 à Saint-Germain-en-Laye** semble aussi soulever certaines inquiétudes du fait de la complexité géographique des lieux.

INTRODUCTION

Le présent bilan a pour objectif de présenter les résultats de la concertation préalable au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'environnement, menée sur le projet de prolongement de la Grande Ceinture Ouest entre Saint-Cyr-l'École et Saint-Germain-en-Laye. Cette concertation s'est déroulée du 15 septembre au 11 octobre 2008. Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009. Le bilan est tiré sur cette période.

- Le projet

Le projet consiste à prolonger la Grande Ceinture actuelle entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye GC, afin de rejoindre au nord Poissy et Achères, et au sud Saint-Cyr-l'École.

D'une longueur d'environ 25 km, le tracé de Tangentielle Ouest empruntera principalement les infrastructures existantes de la Grande Ceinture qui seront soit adaptées soit modernisées. Trois nouveaux tronçons de ligne sur voirie spécialement dédiés aux trams-trains seront créés :

- entre Saint-Cyr GC et Saint-Cyr RER sur 1,2 km ;
- entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER sur 3,9 km ;
- entre Poissy GC et Achères-Ville RER sur 2 km.

Le temps de trajet visé entre Saint-Cyr-l'École et Poissy / Achères est estimé à 30 minutes.

Les usagers bénéficieront d'un passage de tram-train toutes les dix minutes en heures de pointe, toutes les vingt minutes en heures creuses. Ils auront accès aux correspondances qu'offrira la ligne TGO avec les lignes du RER A et C, la ligne Paris – Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes, les lignes transilien J, L, N et U et les bus existants.

La configuration du réseau de transports en commun en Ile-de-France nécessite de plus en plus la mise en place de liaisons de banlieue à banlieue pour répondre aux nouveaux besoins des Franciliens en matière de déplacements. Pour faire face à ces besoins croissants, le SDRIF a inscrit la nécessité de développer des liaisons en rocade autour de Paris. Le projet Tangentielle Ouest s'inscrit dans ce cadre. De plus, améliorer la desserte des communes traversées, renforcer le maillage du réseau de transports en commun sur ce territoire, et développer de nouvelles correspondances vers Paris et les principaux pôles d'activités du territoire sont les objectifs principaux de la Tangentielle Ouest.

La maîtrise d'ouvrage se compose du STIF, qui est également pilote de la concertation, de Réseau Ferré de France (RFF) et de Transilien SNCF.

Le projet est financé par l'État, la Région Ile-de-France, et le Conseil général des Yvelines.

- Les étapes précédant la concertation (études préliminaires)

Le projet de Tangentielle Ouest est issu d'une réflexion menée depuis le projet de Tangentielle ouest/sud pour lequel une concertation a été organisée d'avril à juin 2001. Suite à cette concertation, de nouvelles études ont été réalisées jusqu'en 2003 qui ont montré qu'il n'était pas pertinent d'exploiter la ligne d'un seul tenant. Après décision du Conseil d'administration du STIF en 2002, le projet a été divisé en deux tangentielles. Le 26 mai 2005, la commission de suivi a décidé que la Tangentielle Ouest serait réalisée en mode tram-train et définit deux phases : Saint-Cyr RER – Saint-Germain RER et St-Cyr RER – Achères RER pour l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP),

- **Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette phase de concertation**

Suite à ces études, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006. Les caractéristiques du projet étaient comprises entre le seuil bas (150 millions d'euros) et le seuil haut (300 millions d'euros) de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). Le DOCP a été mis à la disposition du public du 30 octobre au 29 décembre 2006. Au cours de cette période, la CNDP n'a pas été saisie. Une concertation a donc été organisée à l'initiative du STIF.

- **Les objectifs de la concertation**

La concertation s'est déroulée du 15 septembre à mars 2009 sur le territoire concerné par le tronçon sud du tracé, c'est-à-dire sur les communes de Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Étang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy-le-Roi, Bailly, Saint-Cyr-l'École et Versailles, soit une population totale de plus de **176 000 habitants**. Trois réunions publiques ont été tenues, plus une réunion d'information à l'initiative de la commune de Mareil-Marly.

La concertation avait pour objectifs principaux :

- d'**informer** sur le projet les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- d'**échanger** avec ces derniers afin d'écouter leur avis et d'enrichir le projet.

C'est pourquoi le STIF a défini, en accord avec les partenaires, un dispositif de dialogue avec le public adapté et cohérent avec ces objectifs.

PARTIE 1 : DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

- Périmètre de la concertation

Au titre de la concertation préalable L 300-2 du Code de l'urbanisme, 9 communes sont concernées : 8 faisant parties du périmètre du projet, une concernée par la desserte.

Les études portant sur le tronçon nord Saint-Germain GC – Poissy / Achères sont des études complémentaires de celles portant sur le tronçon sud. Elles ont été lancées suite à la signature du contrat particulier Région-Département des Yvelines en 2008, qui prévoit une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare - Les Mureaux - Mantes et apporte des financements complémentaires et nécessaires à la réalisation de la Tangentielle Ouest. Il était prévu initialement que ces études soient présentées à Achères et Poissy à la fin de la concertation sur le tronçon sud.

La concertation a pris la forme de 3 réunions publiques dans les 3 principales villes concernées par cette partie du tronçon : Saint-Germain-en-Laye, Noisy-le-Roi et Saint-Cyr-l'École.

Au total, ce sont plus de **176 000 habitants** qui ont été concernés par cette concertation.

- Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges

Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée par un communiqué de presse relayé dans la presse nationale et locale (*Le Parisien Yvelines, Le Courrier des Yvelines, Toutes les nouvelles Versailles, Direct Matin Plus, 20 Minutes, Décideurs d'Ile-de-France, Le Journal du Dimanche Ile-de-France, Le Point, Urbapress Informations*), dans la presse spécialisée (*Ville & Transports magazine, Rail Passion, La vie du rail, La vie du rail international, Construction durable, Le moniteur, Connaissance du rail*), par les agences de presse (*AFP, Relaxnews*) et sur Internet (*Le moniteur expert.com*).

Les **magazines municipaux** et le journal de la Région Ile-de-France ont également publié des articles sur la concertation :

- *Le journal de Saint-Germain*, un article en septembre 2008, trois articles en octobre 2008, cinq articles en novembre 2008
- *Saint-Cyr magazine*, un article en septembre 2008
- *Ile-de-France*, un article en novembre 2008

Une **campagne d'information par la voie de l'affichage local** a été menée dans les transports en commun et dans les villes concernées par le tronçon sud de TGO (selon quatre formats d'affiches) : soit 950 affiches génériques (annonçant les dates de la concertation et les lieux des réunions publiques).

Un **site Internet dédié** au projet de Tangentielle Ouest a été mis en ligne le 15 septembre 2008 <http://www.tangentielleouest.fr>, avec des pages dédiées à la concertation.

Il a reçu **2 806 visites**, dont **2 355** provenant de visiteurs différents, entre le 15 septembre et le 11 octobre 2008, date de clôture des dépôts d'avis pour la concertation sur le tronçon sud du projet TGO. Entre le 12 octobre 2008 et le 4 mars 2009 (date de clôture du registre électronique), le site a reçu **3 789 visites** supplémentaires dont **3 108** de visiteurs différents. Soit **6 595 visites au total**, dont **5 321 de visiteurs différents**.

Des **tracts** (réalisés par la commune de Mareil-Marly) ont été distribués à Mareil-Marly pour encourager

les habitants à se rendre à la réunion d'information du 13 octobre 2008, organisée à l'initiative de la commune.

S'informer

Tout au long des quatre semaines de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers **50 000 dépliants** mis à disposition dans les gares et les bus concernés par le tronçon sud de TGO :

- les lignes Phébus P, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ;
- les lignes CSO 5, 21, 20, 24, 23 ;
- les lignes Veolia Transports 1 et 5 ;
- le hall de la gare du RER A à Achères ;
- le hall de la gare du RER A à Poissy ;
- le hall de la gare du RER A à Saint-Germain-en-Laye ;
- la station Saint-Germain GC ;
- la station Saint-Nom-La-Bretèche Forêt-de-Marly ;
- le hall de la gare du RER C à Saint-Cyr ;
- le hall de la gare des RER A et C à Versailles Chantiers.

Une **plaquette d'information** comprenant **deux fiches d'information thématiques** a été distribuée dans les neuf mairies concernées par le projet (Bailly, Fourqueux, L'Étang-La-Ville, Mareil-Marly, Noisy-le-Roi, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Cyr-l'École, Saint-Nom-la-Bretèche et Versailles). La première fiche décrivait les objectifs du projet à travers la visée principale de « meilleur maillage du réseau de transports en commun », la seconde fiche, ce qu'est un tram-train. En tout, ce sont **10 000 plaquettes et fiches thématiques** qui ont été mis à la disposition des habitants pendant ces quatre semaines de concertation.

L'ensemble des documents de concertation et les comptes-rendus des réunions publiques étaient disponibles sur le site Internet dédié au projet.

Le site Internet a également mis en place un système de **Foire aux Questions (FAQ)** avec des questions types et des réponses élaborées par le STIF.

Plusieurs **expositions publiques** ont été installées dans les lieux suivants :

- les mairies des neuf communes concernées par le projet ;
- la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France ;
- la Préfecture régionale d'Ile-de-France ;
- la Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture des Yvelines ;
- le Conseil général des Yvelines ;
- la gare du RER A à Achères ;
- la gare du RER A à Poissy ;
- la gare du RER A à Saint-Germain-en-Laye ;
- la station Saint-Germain GC ;
- la station Saint-Nom-La-Bretèche Forêt-de-Marly ;
- la gare du RER C à Saint-Cyr ;
- la gare des RER A et C à Versailles Chantiers ;
- sur les lieux de chaque réunion publique.

Échanger, contribuer

Trois réunions publiques réparties dans les communes du tronçon sud du tracé (une à Saint-Germain-en-Laye, une à Noisy-Le-Roi et une à Saint-Cyr-l'École), et animées par un modérateur (intervenant extérieur), ont permis aux riverains d'échanger et de contribuer à la concertation :

- La réunion publique de **Saint-Germain-en-Laye, le 17 septembre 2008**, salle Tati, a duré trois heures et a rassemblé 300 personnes.
- La réunion publique de **Noisy-le-Roi, le 24 septembre 2008**, salle des Anciennes Ecuries, a duré deux heures et a rassemblé 80 personnes.
- La réunion publique de **Saint-Cyr-l'École, le 9 octobre 2008**, théâtre Gérard Philippe, a duré environ deux heures et a rassemblé 120 personnes.

Une réunion d'information s'est organisée à **Mareil-Marly, le 13 octobre 2008**, salle des fêtes de la mairie, à l'initiative de la commune. Le STIF, RFF, la SNCF, la Région Ile-de-France et l'État étaient présents.

Des registres ont été mis à la disposition des participants pendant les réunions publiques, ainsi que dans les neuf mairies de communes concernées par la concertation.

213 avis, dont deux pétitions, ont été déposés sur ces registres, répartis sur les neuf communes du tronçon sud du tracé :

Villes	Nombre d'avis déposés
Bailly	63
Fourqueux	0
L'Étang-la-Ville	2
Mareil-Marly	5
Noisy-le-Roi	66
Saint-Germain-en-Laye	60
Saint-Cyr-l'École	8
Saint-Nom-la-Bretèche	4
Versailles	5

Les habitants pouvaient en outre déposer des avis sur le site Internet. **200 avis** ont été déposés par ce biais entre le 15 septembre 2008 et le 4 mars 2009, date de clôture du registre électronique.

Au total, **413 avis** ont été recueillis sur les registres papier (disposés en mairies et lors des réunions publiques) et électronique (site Internet).

Parmi ceux-ci, de nombreuses associations ont apporté des contributions collectives dont :

- l'association « Ensemble pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région » (EPESG) ;
- l'association « Essor de Versailles » ;
- l'association « Mieux se Déplacer à Bicyclette » (MDB) ;
- l'association « Mieux vivre à Saint-Germain Sud » ;
- l'association « Pour un Réseau Ouest Francilien Intégré dans l'Environnement » (PROFILE) ;
- l'association « Riverail » ;

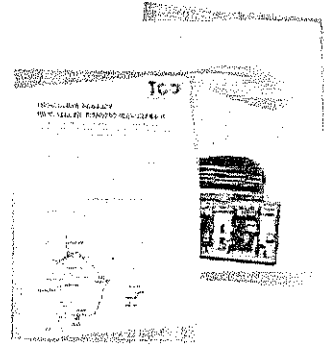
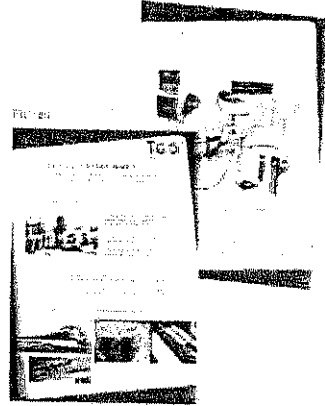
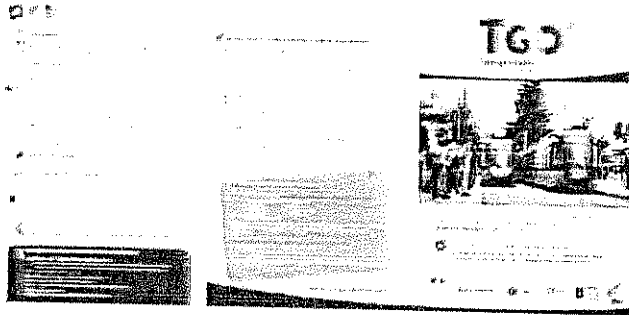
- l'association « Vivre à Mareil – Défense de l'environnement » ;
- l'association « Yvelines environnement » ;
- l'Association Couleur Saint-Germain ;
- l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de vie de l'Epi d'Or ;
- l'Association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly ;
- l'association des Foulées de Saint-Germain-en-Laye ;
- l'association des locataires Henri Dumont ;
- l'association des propriétaires et exploitants Plaine de Versailles ;
- l'Association des Usagers des Transports (AUT) ;
- l'association du Saint-Germain-en-Laye Hockey Club ;
- l'Association Grande Ceinture (AGC) ;
- l'Association Patrimoniale de la Plaine de Versailles et du Plateau des Alluets (APPVA) ;
- l'Association pour la Protection de l'Environnement de Bailly et de Noisy-le-Roi (APEBN) ;
- l'Association pour la Protection de l'Environnement de la Plaine de Versailles (APEPV) ;
- l'Association Syndicale Libre du Domaine du Parc (ASLbDP) ;
- l'association Trait d'Union Étoile Saint-Germanoise ;
- le collectif « Grande Ceinture » ;
- les Ateliers de l'environnement et de la démocratie ;
- les Verts de Saint-Germain-en-Laye.

Il est à noter que l'avis transmis dans le registre de St-Germain-en-Laye par les Ateliers de l'environnement et de la démocratie, a fait l'objet de 27 signatures.

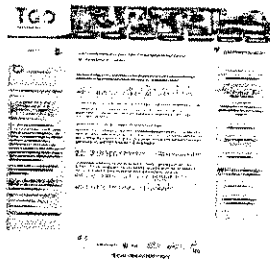
Des textes communs ont été recueillis dont une contribution du Conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye (votée à 30 voix pour, 5 abstentions et 3 voix contre).

TGO
Tangentielle Ouest
Saint-Germain - Poissy - Ardenne

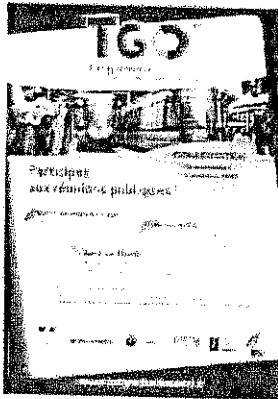
Boquette Travaux 210x280



Site internet



Affiche



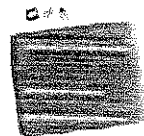
Partenariat Orange TGO



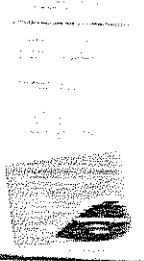
Carte



Boquette Travaux



Site internet



PARTIE 2 : SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS ET DÉBATS

- Préambule

La présente synthèse se fonde sur l'analyse **des différentes contributions au débat** dans les neuf communes concernées par la concertation sur le tronçon sud de TGO : prises de parole et registres en réunions publiques, registres en mairies et avis sur le site Internet.

La **méthode** retenue pour l'analyse de ces débats et avis se veut la plus exhaustive possible. Au préalable, il paraît important de préciser que :

- ce compte-rendu **retrace essentiellement les avis du public**. Lorsque cela paraît nécessaire, les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre des réunions publiques sont repris sous forme d'un encadré situé en fin de chapitre, sachant que l'argumentation précise figure dans les différents comptes rendus mis en annexe ;
- le compte-rendu se fonde sur une **analyse qualitative des débats** ;
- **la parole du public**, hormis celle des élus, **n'a pas été personnalisée**.

Le compte-rendu s'articule autour de six sous-parties :

- **l'évaluation de la concertation par le public** ;
- les **choix fondamentaux** du projet ;
- **l'offre de transport** proposée ;
- les **points d'insertion** du tram-train et les **aménagements connexes** ;
- les **projets connexes** ;
- les avis **hors périmètre de la concertation**.

- **Évaluation de la concertation par le public**

Le public s'est exprimé sur l'enjeu de la concertation, les modalités mises en place, la qualité des informations transmises au public, les garanties de cette concertation pour l'avenir du projet.

o **La qualité de la concertation**

Un projet bien présenté

La plupart des participants parlent d'une **bonne et claire présentation du projet TGO**. Ils félicitent les acteurs de la Région Ile-de-France et du Département des Yvelines d'être parvenus à « dépasser les clivages politiques pour avancer à l'unisson sur ce projet qui va changer la vie des Yvelinois ». Les participants sont nombreux à remercier les porteurs du projet de les consulter et de mettre à leur disposition un espace de « libre expression ».

Une demande d'informations plus détaillées et chiffrées

Néanmoins, beaucoup de participants auraient aimé disposer de davantage d'informations pour le grand public sur le projet, en particulier certaines données chiffrées dont :

- o l'estimation des fréquentations sur l'ensemble du tracé Saint-Cyr-l'École / Saint-Germain-en-Laye / Achères ;
- o l'estimation des fréquentations sur le tronçon Saint-Germain-en-Laye GC / Saint-Germain-en-Laye RER ;
- o l'impact du débranchement Saint-Germain-en-Laye GC / Saint-Germain-en-Laye RER sur l'ensemble du tracé ;
- o les effets et conséquences des tracés en forêt sur le tronçon Saint-Germain-en-Laye GC / Saint-Germain-en-Laye RER.

Ce qui « empêcherait la population d'avoir une vision d'ensemble » sur le projet et de pouvoir apprécier son utilité et sa rentabilité, à la fois dans sa globalité et pour chacun des tronçons. Or, ces participants conditionnent leur appréciation du projet par différents éléments tels que le coût de réalisation global et celui de chacune des options envisagées pour la ligne TGO, la fréquentation prévue sur la ligne, et la protection accordée à l'environnement. Ils souhaitent pouvoir disposer de ces données et ce dès que possible, pour pouvoir apprécier le projet à sa juste mesure.

De même, les participants auraient souhaité disposer de plans du tracé plus détaillés (avec l'emplacement des passages à niveaux, des ponts, des tunnels, l'aménagement et le tracé exact de certains tronçons...).

Les participants regrettent également que les maîtres d'ouvrage n'aient pas pu répondre à toutes leurs questions, en particulier sur **la question du fret**. Néanmoins, à ce stade du projet, il n'était pas possible pour les maîtres d'ouvrage d'affirmer ou d'infirmer que la ligne TGO serait utilisée pour des trains de fret.

En outre, **l'objectif de la ligne ne semble pas toujours clair** aux participants, à savoir si celle-ci représente une nouvelle offre de desserte locale ou une ligne visant à relier les différents pôles d'activités du territoire. De ce fait, il leur paraît difficile d'identifier l'usager destinataire de cette ligne.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Pendant la concertation, seul le principe du tracé est présenté, au degré de précision d'une carte aérienne.

Concernant les estimations de fréquentation, des évaluations avaient été effectuées en 2006, selon les

trafics aux heures de pointe (pendant une heure). Elles étaient de l'ordre de 3 300 voyageurs entre Saint-Cyr et Saint-Germain-en-Laye, de 1 100 et 500 voyageurs entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER. Ces données sont, à ce stade des études, des estimations sommaires.

Cependant, le STIF s'est engagé à donner des chiffres plus précis pendant l'enquête publique, de même qu'un tracé plus précis.

Il demeure que les prévisions de trafic sont suffisamment intéressantes pour justifier le projet. C'est pour cette raison notamment qu'il a été validé par le Conseil du STIF et a été présenté au public en concertation.

Pourquoi une concertation en deux temps ?

Quelques participants regrettent que la concertation se fasse en deux temps : en premier lieu sur le tronçon sud de Saint-Germain-en-Laye à Saint-Cyr-l'Ecole, puis sur le tronçon nord de Saint-Germain-en-Laye à Achères. Ils auraient préféré qu'elle se fasse sur le projet dans son ensemble. Un tel procédé de concertation irait « à l'encontre du principe selon lequel le public doit disposer d'une vision globale du projet pour pouvoir se prononcer objectivement ».

Certains ajoutent que le choix du tracé entre Saint-Germain-en-Laye et Achères pourrait remettre en cause leur approbation à l'ensemble du projet TGO.

La question de l'équité de traitement entre les territoires

La commune de Mareil-Marly a été « *choquée* » de ne pas être prévue initialement comme lieu de réunion publique pendant la concertation, alors que celle-ci se considère comme très concernée par la question. C'est pourquoi elle a organisé une réunion d'information le 13 octobre 2008, à laquelle ont participé les représentants de RFF, de la SNCF, du STIF, de la Région Ile-de-France et de l'État.

○ **L'utilité de la concertation : enjeux et objectifs**

Une faible mobilisation dans certaines communes

Certains participants de Bailly regrettent une faible mobilisation des Baillacois, outre des élus de la commune, pour cette concertation et ce pour deux raisons :

- le manque de publicité fait par la municipalité sur « *ce sujet majeur pour les Baillacois et leur qualité de vie* » ;
- le fait que cette concertation soit biaisée car elle présente le projet sans sa finalité à terme. Or la question se pose à savoir s'il s'agit *in fine* de la construction d'une ligne pouvant accueillir également du fret.

En revanche, la mobilisation a été forte dans d'autres communes telles que Saint-Germain-en-Laye ou Saint-Cyr.

○ **Les garanties pour la suite**

Des avis pris en considération ?

Certaines personnes insistent sur le fait que le résultat de la concertation doit être débattu clairement avec le public et les partis pris du schéma de principe doivent être discutés avant le lancement des

études, « car cela est trop tard pendant l'enquête publique ».

De nombreux participants espèrent beaucoup de la prise en considération de leur avis.

Une deuxième concertation sur Saint-Germain-en-Laye pour le tronçon nord

La seconde partie de la concertation s'attachant au tronçon nord de TGO entre Saint-Germain-en-Laye et Achères, plusieurs habitants de Saint-Germain-en-Laye requièrent **une nouvelle réunion publique dans leur commune à cette occasion**.

- Les choix fondamentaux

o L'opportunité du projet

Une majorité des participants « se félicitent de la relance de ce projet ». Il reçoit un **accueil fortement positif** et est **très attendu**.

Une partie des débats a porté sur l'opportunité du projet dans son ensemble, ainsi que pour chacun des nouveaux tronçons prévus. À ce titre, beaucoup de participants ont insisté sur le fait que la Grande Ceinture actuelle « n'a pas de sens ». Elle est décrite comme la ligne allant de « nulle part à nulle part ». Elle est déficitaire. Les trains l'empruntant sont vides. C'est pourquoi la mise en place de la ligne TGO est perçue comme une nécessité pour contrer ce manque et est très attendue.

▪ L'enjeu du maillage

o Faciliter les déplacements de banlieue à banlieue

« Les flux banlieue-banlieue sont ceux qui augmentent le plus vite aujourd'hui ». Il s'impose de répondre à cette nouvelle demande forte des Franciliens qui souhaitent pouvoir se rendre à leur domicile, à leur travail, à leur lieu d'études, dans les pôles économiques, administratifs, sans avoir à passer par Paris. À ce titre, de très nombreux participants reconnaissent que la ligne TGO est une « très grande avancée » dans le domaine des transports de banlieue à banlieue.

o Développer de nouvelles correspondances

Certains participants relèvent le fait que cette nouvelle ligne va permettre le développement de nouvelles correspondances vers Paris, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

▪ L'enjeu urbain et économique

• Favoriser le développement des zones d'activités

Les participants reconnaissent que cette nouvelle liaison TGO permettra de **relier efficacement les principaux pôles d'activités du territoire** : Cergy, Achères, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles.

Ils auront ainsi un meilleur accès aux aéroports, à certains pôles touristiques de la région tels que le Château de Saint-Germain, le Château de Versailles, etc. Ce qui aidera à réactiver le territoire.

Beaucoup apportent leur soutien au projet TGO en tant que premier pas vers l'objectif de relier Versailles à Cergy.

- **Désenclaver certains quartiers**

Le projet de ligne TGO est accueilli avec enthousiasme dans l'espoir de désenclaver certaines villes ou certains quartiers concernés par le tracé.

En particulier, les Baillacois attendent beaucoup de cette ligne pour désenclaver leur commune et la rendre plus accessible aux diverses correspondances vers Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye et Paris. La ville est, pour l'instant, mal desservie par les transports en commun. Ils espèrent ainsi pouvoir se rapprocher de leurs activités professionnelles, scolaires, universitaires, culturelles et de vie courante.

De même, les habitants de Saint-Germain-en-Laye espèrent beaucoup du nouveau tronçon créé entre les stations de Saint-Germain-en-Laye GC et Saint-Germain-en-Laye RER pour **désenclaver les quartiers concernés comme le quartier de Bel Air, les quartiers du Sud, et ainsi leur redonner vie.**

Noisy-le-Roi insiste aussi sur le fait que cette nouvelle ligne permettrait **une avancée considérable en matière de transports en commun dans la commune.** À cet égard, la mise en service de TGO est très attendue.

- **Faciliter les déplacements vers les pôles universitaires**

L'enjeu pour les étudiants, cité à plusieurs reprises, en particulier à Noisy-le-Roi et à Bailly, est de se rapprocher de leurs lieux d'études. En effet, le temps de trajet en transports en commun pour rejoindre les pôles universitaires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Paris peut aller jusqu'à plus de 2 heures, actuellement. D'où **une forte demande et une forte attente des participants, en particulier des étudiants, pour que la TGO soit mise en service le plus rapidement possible.**

- **L'enjeu du report modal**

La réalisation de la ligne TGO paraît nécessaire à la population pour **décharger les routes des véhicules** et ainsi **fluidifier la circulation pour ceux qui continuent à les utiliser.** Dans ce sens, elle s'inscrit dans le cadre d'une **véritable préoccupation environnementale.** Elle apparaît comme une avancée dans la conjoncture actuelle.

- **L'opportunité du tracé**

- **L'intérêt d'une liaison entre la station de Saint-Germain-en-Laye GC et la gare Saint-Germain-en-Laye RER**

Les opposants à cette liaison

La liaison entre la station de Saint-Germain GC et la gare Saint-Germain RER est fortement décriée par de nombreux participants car elle coûtera **trop cher à la réalisation par rapport au prix total du projet.** En effet, cela demande déjà un remplacement du matériel roulant qui est pourtant quasiment neuf (il date de 2004).

Cette liaison aura des **effets néfastes sur la forêt de Saint-Germain.** Elle demandera le déboisement

d'une large bande de la forêt et fera disparaître des promenades très utilisées par les riverains. Elle entraînera trop **d'atteintes sur le paysage**, en particulier **la perspective du Château de Saint-Germain**. Elle demandera également la mise en place de parkings supplémentaires autour du Château et donc une « pollution visuelle » supplémentaire. Tout cela dégradera le cadre de vie des habitants.

Selon certains, cette liaison intéressera peu les voyageurs et donc connaîtra une faible fréquentation. Selon eux, aucune étude sérieuse de fréquentations n'a été faite pour prouver sa pertinence. C'est la deuxième raison invoquée par les opposants à la liaison : un coût trop important pour une fréquentation prévue trop faible.

De plus, cette liaison n'apparaît pas véritablement utile, du fait des autres liaisons RER existantes sur le projet de ligne TGO :

- la liaison avec le RER C à Saint-Cyr-l'École ;
- la liaison avec le RER A à Poissy ou à Achères ;
- la liaison SNCF à Saint-Nom-la-Bretèche vers Paris La Défense / Paris Saint-Lazare.

Certains participants regrettent qu'ait été écartée la possibilité d'un **tracé urbain** passant par le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye. Cela aurait permis de le **désengorger d'une partie de son trafic routier** et aurait garanti une meilleure fréquentation sur cette liaison.

D'autres pensent que le décrochage sur Saint-Germain-en-Laye RER serait dissuasif auprès des usagers car il entraînerait **une saturation supplémentaire du RER A** à cette station.

Les avis favorables à cette liaison

Dans le même temps, d'autres participants affirment l'utilité de cette liaison. Celle-ci permettra de **détourner du centre-ville une partie du trafic de transit et donc de le désengorger**. La **station du RER A de Saint-Germain-en-Laye sera ainsi désenclavée**, de même que **les territoires traversés par la liaison comme le quartier de Bel Air, les quartiers du Sud** qui se sentent souvent oubliés. Les franges ferroviaires pourront être desservies, de même que l'allée de Villepreux en réaménagement, les nouveaux quartiers Charles Renard et Pion, etc.

Les alternatives proposées

La mise en place d'un **relais par bus navettes électriques** serait **plus rentable et plus écologique**, selon de nombreux participants. Ceux-ci pourraient passer par Camp des Loges, si c'est le trajet qui correspond le mieux aux attentes des usagers.

D'autres suggèrent de **renforcer la fréquence des lignes de bus B et BC**, « *fréquents et rapides, sauf la nuit* », qui font déjà la liaison entre les deux gares.

D'autres encore proposent de **prolonger le RER A** jusqu'à Orgeval en passant en souterrain sous la station Saint-Germain-en-Laye GC et en faisant un arrêt à Chambourcy près du futur hôpital.

Le maire de Saint-Germain-en-Laye s'est prononcé contre la variante de « tracé urbain », qui remettrait en question le PDU. Il a ouvert la voie d'une réflexion vers une solution de bus en site propre sur ce tracé.

▪ **Les variantes de tracé envisagées à Saint-Germain-en-Laye**

D'une façon globale, **le tracé Camp des Loges est le plus accepté**, tant par les particuliers, les nombreuses associations mobilisées, que les élus de la commune de Saint-Germain-en-Laye.

Le sentiment d'un choix fait d'avance

Néanmoins certains participants s'interrogent sur le caractère impartial de la concertation du fait de la position affichée du **maire de Saint-Germain-en-Laye**, suivie par d'autres élus, **pour le tracé Camp des Loges**, dès la réunion publique se déroulant dans sa commune. Dans ces conditions, certains ont le sentiment que le choix est fait d'avance et qu'il ne pourra en être autrement.

Un choix de tracé sous conditions de protection et d'intégration dans l'environnement

Les prises de position des participants sur le choix du tracé reposent essentiellement sur **des exigences de protection et d'intégration dans l'environnement**. Les deux tracés passant par la forêt de Saint-Germain et impliquant par conséquent des **déboisements**, de nombreux participants insistent sur la nécessité de mettre en place un système permettant de chiffrer ces impacts et de prévoir des dispositions pour en assurer la compensation.

• **Le tracé Camp des Loges**

Avantages

Pour ses partisans, le tracé Camp des Loges permettrait de **desservir des « berceaux de vie » de ce territoire** tels que le Stade Georges Lefebvre, les diverses infrastructures sportives et militaires, le camp des Loges, etc. Il permettrait aussi de **désenclaver les habitations et les activités le long de l'avenue Kennedy**, en rendant le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye plus accessible. De plus, il permettrait d'éviter les encombrements du centre-ville.

Certains soulignent également l'accessibilité de ce tracé aux personnes motorisées depuis la RN 184, Mesnil-le-Roi, ainsi que la possibilité de créer un parking de rabattement à proximité.

Pour beaucoup, ce tracé épargne davantage la forêt de Saint-Germain que le tracé Étoile d'Ayen. Or la protection de l'environnement reste une priorité.

Inconvénients

Les personnes qui s'opposent au tracé Camp des Loges sont principalement **des personnes extérieures à la commune de Saint-Germain-en-Laye**. Elles reprochent à ce tracé de **rallonger le temps de trajet** de la ligne TGO jusqu'à la station Saint-Germain RER. Ce qui en ferait un tracé moins intéressant.

D'autres reprochent à ce tracé d'accroître la rupture de la forêt entre l'avenue des Loges, le Stade Georges Lefebvre, la RD 190 et les parcelles 206 et 209. Cela représenterait une nouvelle atteinte à la biodiversité. En outre, cela **romprait la perspective avec le Château de Saint-Germain** lorsque l'on vient de l'avenue des Loges.

• **Le tracé Étoile d'Ayen**

Avantages

Pour quelques rares avis, le tracé Étoile d'Ayen serait le plus approprié. Il concernerait **davantage de personnes** et **désenclaverait plus de quartiers** particulièrement éloignés de la gare Saint-Germain RER. Ce tracé permettrait donc de réduire de façon plus importante la congestion du réseau routier en encourageant plus de personnes à utiliser le tram-train plutôt que leur véhicule. Il serait également **plus rapide** et théoriquement **moins coûteux** à réaliser.

Inconvénients

La plupart des participants, en particulier ceux de Saint-Germain-en-Laye, s'indignent de la proposition du tracé Étoile d'Ayen car celui-ci est en lisière de forêt. Selon eux, il n'aurait **aucune utilité pratique** et entraînerait un **déboisement important de la forêt**, dont le Parc de la Charmeriaie et le chemin forestier de l'Étoile d'Ayen où se trouvent des **promenades très empruntées** par les riverains. Celles-ci ne seraient donc plus exploitables. Cela constituerait une atteinte importante au cadre et à la qualité de vie des Saint-Germainois. De plus, le quartier traversé par le tracé Étoile d'Ayen ne requiert pas de desserte.

Certains soulignent en outre que l'endroit est déjà interdit depuis une dizaine d'années à la circulation automobile en raison des dégâts engendrés par les tempêtes de 1999, sur la forêt. Ils ne comprennent donc pas qu'un tram-train puisse y être introduit.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

La variante de tracé « Étoile d'Ayen » a été initialement retenue parce qu'elle permet de relier plus rapidement les stations Saint-Germain GC et Saint-Germain RER et parce qu'elle est moins coûteuse. Ce tracé passe dans une plaine abritant un parc à rollers. L'insertion du tram-train serait donc à soigner, une plate-forme en terre pourrait être envisagée. Le parc de la Charmeriaie serait effectivement impacté par le tram-train. Il devrait être reconstitué ailleurs à Saint-Germain-en-Laye.

• Le tracé « urbain »

Plusieurs participants **regrettent** que le tracé « urbain » passant par le centre-ville de Saint-Germain-en-Laye ne soit **pas présenté à la concertation**. Or celui-ci « *semble avoir été écarté dès le départ* ». Pour certains, il apparaît comme un projet « **impossible à réaliser** », à moins de démolir une partie du centre-ville. En effet, cela demanderait au tram-train de passer par des rues étroites et anciennes. Ce qui paraît difficile. De plus, il n'y a déjà pas assez de place pour la circulation des vélos. Ce mode de transport paraît donc inadapté à la commune. Cependant, pour d'autres, le tracé serait un projet ambitieux qui offrirait une **nouvelle possibilité de dessertes** de transports en commun aux habitants de Saint-Germain-en-Laye, et ce « *malgré des aspects de réalisations et techniques qui restent à évaluer* ».

Le maire de Saint-Germain-en-Laye s'est prononcé fortement contre cette variante urbaine, qui remettrait en question le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Deux bureaux d'études ont étudié la variante « tracé urbain ». Saint-Germain-en-Laye présente une géographie particulière qui a l'inconvénient majeur d'être un milieu extrêmement contraint au niveau du pôle de correspondance du RER A. Différentes solutions ont été étudiées.

▪ **La demande de prolongement de ligne vers Versailles Chantiers / Saint-Quentin-en-Yvelines et vers Cergy-Pontoise**

Cette question revient très fréquemment pendant les réunions publiques et sur les registres.

Beaucoup de participants s'étonnent de l'arrêt de la ligne TGO à Saint-Cyr-l'École RER alors que celle-ci pourrait aller jusqu'à Versailles Chantiers, comme cela a été présenté en 2001. Ils n'en comprennent pas la raison et pensent que la priorité serait pourtant de mettre en service cette liaison-ci. Cela permettrait d'accéder plus rapidement et plus directement à Paris, à Versailles, à Saint-Quentin-en-Yvelines, etc. qui sont les pôles d'activités les plus importants à desservir. Certains proposent d'utiliser la voie de RER entre Saint-Cyr-l'École et Versailles Chantiers pour effectuer ce prolongement de la ligne. Quant bien même la raison de ce non-prolongement serait une question d'investissement coûteux, beaucoup estiment que ce projet vaudrait la peine que l'on s'y engage.

Ceci d'autant plus que l'on économiserait selon eux les frais prévus pour la réalisation du tronçon Saint-Cyr-l'École GC / Saint-Cyr-l'École RER. Ainsi, ce projet serait plus pertinent dans le long terme. Il correspondrait mieux aux besoins des Franciliens en termes de maillage et de liaison de banlieue à banlieue.

D'autres regrettent également l'absence de prolongement de la ligne vers Cergy-Pontoise.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

La concertation porte sur un projet qui va de Saint-Cyr-l'École RER à Achères-Ville RER. Il a été financé comme tel grâce au contrat de projets État-Région 2007-2013 et au contrat particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines.

De plus, le prolongement de la ligne jusqu'à Versailles Chantiers fait état de nombreuses difficultés techniques, ainsi que d'un coût de réalisation élevé (150 millions d'euros de plus) et d'une insertion difficile dans le paysage en proximité du Château de Versailles. Plus encore, au-delà de la gare, il est difficile de s'insérer dans les conditions de circulations extrêmement denses du secteur.

Le mode tram-train n'empêche pas un prolongement dans le futur, de la Tangentielle Ouest jusqu'à Cergy. Des études sont en cours dans ce sens. Ce prolongement est d'ailleurs inscrit dans le SDRIF, ce qui n'est pas le cas d'une liaison entre Saint-Cyr-l'École et Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce prolongement ne fait donc pas partie des projets à l'étude dans le cadre des contrats État-Région et Région-Département.

Plusieurs autres participants regrettent l'absence de desserte du plateau de Satory.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Une étude pour une solution de desserte en site propre (bus) a été réalisée lorsque la desserte de Versailles Chantiers via Satory par la TGO a été abandonnée. Celle-ci a été menée sur une desserte fine du Plateau de Satory, entre Saint-Cyr et Versailles Chantiers. Le coût de cette desserte a été estimé entre 14 et 25 millions d'euros et des évolutions de trafics entre 2 600 et 8 000 voyageurs par jour.

Cette étude a révélé que le plateau pourrait être irrigué de différentes façons : en allant vers Saint-Quentin en passant par la RD 91 et le Techno Centre, en allant vers Versailles Chantiers en passant par la rampe Saint-Martin ou via une boucle, en reliant la gare de Saint-Cyr-l'École via la voie ferrée militaire.

L'enjeu ne consiste pas seulement à relier Satory à Versailles. Il s'agit également d'assurer un rabattement vers le RER C, les lignes Paris - Montparnasse et la ligne Saint-Quentin – La Défense. La décision dépendra de deux facteurs : le financement et la confirmation du développement du plateau de Satory.

- **La liaison Saint-Cyr-l'École GC – Saint-Cyr-l'École RER**

Quelques participants s'opposent à un terminus de la ligne TGO à Saint-Cyr-l'École car cela entraînerait des nuisances sonores supplémentaires aux alentours, du fait du nombre d'usagers qui chercheraient à stationner à proximité de la station, donc des problèmes de circulation et de stationnement.

- **Les aspects fonciers**

La mise en place de cette liaison paraît difficile du fait des terrains à acquérir sur Versailles pour réaliser la TGO.

- **Les alternatives proposées**

En alternative, certains participants proposent la mise en place d'un service de bus navettes sur cette liaison, comme cela existe à Viroflay.

- **Le prolongement de la ligne TGO vers Poissy / Achères**

Quelques participants sur Bailly et Noisy-le-Roi doutent de la pertinence d'une liaison vers Achères. Elle n'est pas la priorité. D'autres participants, au contraire, pensent qu'il est important de relier au plus vite les gares de Saint-Germain GC et d'Achères en passant par Poissy. Cela permettrait « une vraie desserte rapide vers les deux grands bassins d'activités que sont Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy » et représenterait une véritable alternative à la voiture.

- **Le calendrier du projet, son coût et son financement**

- **Le calendrier**

Plusieurs participants se félicitent que le projet TGO soit relancé et soumis à la concertation. Ils estiment que cela aurait dû être fait depuis longtemps.

Beaucoup de participants trouvent l'échéance de 2015 pour la mise en service de la ligne très éloignée. Ils insistent pour que les délais soient respectés et que le projet soit réalisé le plus vite possible. Ils craignent que le projet ne prenne du retard ou ne voit jamais le jour. Le projet est donc attendu avec une forte impatience.

La demande est faite à Noisy-le-Roi, où le projet est très attendu, d'un réseau de bus plus réguliers en attendant la mise en service de TGO en 2015. Une demande similaire est faite à Saint-Germain-en-Laye où une desserte locale entre la gare GC et la gare RER, passant par Camp des Loges, serait la bienvenue au plus vite.

Certains participants se disent « surpris » que le projet TGO ne se scinde pas en deux « afin de les traiter dans les meilleures conditions et dans un souci de transparence ». Ils craignent qu'un retard pris sur la détermination du tracé nord de TGO ou dans sa concertation ne retarde tout le projet. Alors que les travaux du tronçon sud pourraient être débutés avant et ainsi être terminés avant 2015.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Le STIF souligne que la signature du contrat particulier Région-Département le 17 avril 2008 a permis de donner un nouveau souffle au projet TGO. Une fois l'enquête publique réalisée, il faudra élaborer l'avant-projet, signer les conventions de financement et commencer les travaux deux ans après l'enquête publique, pour une mise en service trois ans après les premiers travaux. Sur un projet de cette ampleur, il faut normalement prévoir 10 ans entre le début des études et la mise en service. Les délais sont donc déjà compressés, et ne peuvent l'être davantage car il est indispensable de respecter les temps d'études.

▪ La question du financement et du coût global du projet

Au stade actuel des études, le coût de l'infrastructure du projet est estimé entre 230 à 250 millions d'euros, hors matériel roulant, en fonction des variantes de desserte à Saint-Germain-en-Laye (Ce coût prend en compte l'extension jusqu'à Achères) Ce montant est jugé « élevé » par une part des participants qui pensent que cet argent aurait pu être utilisé dans un projet qui correspondrait mieux aux attentes des usagers. Ils rappellent qu'il s'agit de l'argent des contribuables et craignent une augmentation du coût du projet pendant le déroulé des travaux.

Pour beaucoup TGO creusera le déficit de la liaison actuelle de la ligne GC. Ils parlent de « gaspillage financier ».

Quelques personnes s'interrogent sur les financements manquant au projet. Seulement 210 millions ont été réunis jusqu'à présent sur le coût estimé entre 230 et 250 millions d'euros. :

Certains participants pensent que le projet devrait attendre tous les financements nécessaires pour être véritablement réalisé.

Concernant la répartition du financement, certains participants estiment qu'ils manquent d'informations sur le financement du projet. Celles-ci ne sont pas assez précises. Ils souhaitent plus d'indications sur le coût et les économies de chaque option du projet.

Certains participants pensent que l'État n'est pas assez engagé dans ce projet.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

S'agissant de transports publics, l'équilibre économique prend en compte les effets bénéfiques du projet tels que les gains de temps ou le report modal. La situation de la ligne GCO est particulière car la ligne est empruntée par peu de voyageurs. Néanmoins, les prévisions de trafic sur la ligne TGO sont suffisamment intéressantes pour que le projet ait été validé en Conseil du STIF.

Lors de l'élaboration du DOCP, le niveau de précision des coûts du projet est fait selon les conditions économiques à la date de janvier 2005. Ces coûts d'investissement comprennent l'infrastructure et les équipements fixes, les provisions pour déviation de réseaux, les provisions pour acquisitions foncières et démolitions, les aléas, les études et la maîtrise d'ouvrage.

Le financement de la TGO n'est pas encore bouclé mais il est très rare qu'un projet à ce stade d'avancement réunisse plus de 80% du coût :

- 10 millions d'euros par l'État et la Région Ile-de-France au titre du contrat de projets 2007-2013.
- 200 millions d'euros par le Conseil général des Yvelines et la Région Ile-de-France, à hauteur de 100 millions d'euros chacun, au titre du contrat particulier Région-Département 2007-2013.

Concernant le coût des aménagements à Saint-Cyr, le STIF a précisé que la Ville de Saint-Cyr pourrait financer l'embellissement souhaité sur certains mobiliers.

▪ La rentabilité du projet

Plusieurs participants remettent en question la rentabilité du projet TGO, dans sa globalité ou dans certains de ses aspects spécifiques.

Ainsi, certains doutent de la fréquentation réelle que connaîtra cette nouvelle ligne. D'autres pensent que ce projet est une erreur dans son tracé actuel. Il ne correspond pas aux attentes des usagers, en particulier celle d'une desserte jusqu'à Versailles Chantiers. On craint qu'il n'ait pas la fréquentation espérée. Il ne permettrait donc pas un retour sur investissement et renforcera le déficit actuel de la ligne GCO.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Les prévisions de trafic ont été jugées suffisamment intéressantes pour que le projet TGO soit validé en Conseil du STIF.

- La rentabilité du tronçon Saint-Germain-en-Laye RER / Saint-Cyr-l'École RER

La mise en service du tronçon Saint-Germain-en-Laye RER / Saint-Cyr-l'École RER est attendue avec impatience car il apparaît comme l'une des seules façons de rentabiliser l'ancienne ligne Grande

Ceinture, et donc la nouvelle ligne TGO. Ce qui n'empêche pas certaines inquiétudes sur la possibilité de ce tronçon à « réanimer » la ligne TGO.

La correspondance avec la station Saint-Germain-en-Laye RER permet d'accéder au RER A (vers Cergy, Paris – La Défense), celle avec la station Saint-Cyr-l'École RER au RER C (vers Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines). L'étude INGEROP est à plusieurs reprises citée pour arguer cette rentabilité. **Ce tronçon doit donc être réalisé en priorité.** Cela permettrait de « valoriser l'existant ».

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

La ligne GCO avait pour visée d'assurer la liaison entre Saint-Germain-en-Laye GC et Noisy-le-Roi, en train. Elle permettait d'assurer des correspondances avec la ligne de Saint-Nom-la-Bretèche – Paris Saint-Lazare desservant La Défense. Néanmoins la part d'usagers concernée s'est révélée trop restreinte. L'extension de la ligne apparaît donc nécessaire pour donner à cette liaison une fonction réelle de tangentielle régionale, en augmentant le maillage du réseau de banlieue à banlieue (en assurant la correspondance avec le RER A au nord et le RER C au sud), et en élargissant la part d'usagers concernée par la ligne.

L'objectif reste à terme de mettre en service, en un seul tronçon, une liaison entre Achères et Saint-Cyr.

- **La rentabilité du tronçon Saint-Cyr-l'École GC / Saint-Cyr-l'École RER**

La rentabilité du tronçon Saint-Cyr-l'École GC / Saint-Cyr-l'École RER est remise en cause car il paraît trop coûteux et moins utile qu'une liaison jusqu'à Versailles Chantiers, par exemple, et ce principalement en raison du dénivelé existant entre Saint-Cyr-l'École GC et Saint-Cyr-l'École RER. Pour autant, il apparaît comme un point fondamental du projet, Saint-Cyr-l'École étant un centre d'interconnexions.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Une étude sur le dénivelé entre les deux stations a été réalisée et celui-ci est totalement franchissable par le tram-train, qui accepte des pentes à 6%. Le coût de l'infrastructure ne sera pas plus important du fait du dénivelé.

De plus, toutes les études techniques ont montré que l'insertion du tram-train sur le site de Versailles Chantier est certes techniquement réalisable, mais très complexe et coûteuse (150 millions d'euros de plus) du fait, en partie, de la proximité avec le Château de Versailles. Par ailleurs, au-delà de cette gare, il risque d'être très difficile de s'insérer dans les circulations ferroviaires extrêmement denses de ce secteur.

- **La rentabilité du tronçon Saint-Germain-en-Laye GC / Saint-Germain-en-Laye RER**

Certains participants se questionnent sur l'intérêt de cette liaison TGO Saint-Germain-en-Laye GC / Saint-Germain-en-Laye RER par rapport au réseau actuel de bus.

De plus, ce tronçon n'intéresse « que les habitants de Saint-Germain Bel Air », les autres utilisateurs n'ayant aucun intérêt à l'utiliser pour se rendre sur Paris. Il connaîtrait donc une **faible fréquentation pour un coût de réalisation élevé**. Pour s'assurer de l'intérêt du tronçon, il est proposé de mettre d'abord en place un bus-navette électrique entre la station Saint-Germain GC et la station Saint-Germain RER, puis, s'il rencontre une fréquentation suffisante, de construire ce tronçon.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

La fréquentation par les usagers de la GCO de la station Saint-Germain GC est faible, et ce bien qu'il s'agisse du terminus de la ligne. La station ne joue pas le rôle de rabattement de voyageurs vers la liaison, probablement du fait de sa position excentrée par rapport à l'itinéraire des lignes de bus convergeant vers Saint-Germain RER. C'est pourquoi il est apparu essentiel que la TGO fasse le lien entre les stations Saint-Germain GC et Saint-Germain RER.

De plus, les prévisions de trafic faites sur la TGO justifient la réalisation de ce tronçon par tram-train.

- Les principales caractéristiques du projet

o La desserte

▪ L'emplacement des stations

Les habitants de Bailly demandent massivement une station à Bailly. Néanmoins certains craignent qu'une telle infrastructure soit une nuisance et une perte de tranquillité.

Il est également suggéré une station vers les Marivaux à L'Étang-la-Ville, une autre vers le Golf de Noisy-le-Roi pour desservir les quartiers du Parc, du Paradis et de la Tuilerie.

Certains habitants de Saint-Cyr-l'École pensent qu'il est indispensable de créer une ou deux stations dans la commune, en plus du terminus. Une station au niveau du « nouveau cimetière » sur la RD 7 est proposée pour desservir en priorité la future ZAC Santos Dumont et les pôles de la ferme de Gally, de la Plaine de Versailles, de l'avenue de Villepreux, et de la future voie de contournement de Saint-Cyr-l'École. Cela permettra de désenclaver les habitants de la rue Guy Moquet qui sont assez isolés du centre-ville. D'autres participants s'opposent à une station à la ZAC Santos Dumont car ils craignent que les usagers utilisent les parkings de cette ZAC comme s'il s'agissait de ceux de la station.

Une halte vers le Château et le Parc de Versailles, en particulier le week-end et les jours fériés, est fréquemment demandée.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Le STIF a souligné que toute nouvelle station doit répondre à un besoin avéré de desserte. Des études et des avis complémentaires devraient permettre d'affiner les besoins. Le coût d'installation d'une station simple est d'environ 2 millions d'euros. Il faut compter au moins 5 000 entrants pour justifier la création d'une gare sur le réseau ferré lourd, 2 000 à 3 000 entrants pour une gare sur le réseau ferré léger.

En ce qui concerne la station actuelle de Saint-Cyr GC, le STIF a confirmé que celle-ci est mal placée. Des études sont en cours pour déterminer un autre emplacement éventuel à proximité des ZAC Renard, Pion et Santos Dumont ou de l'allée de Villepreux.

o **L'offre de service**

▪ **Les horaires et la régularité du réseau**

Les horaires de trafic du tram-train sont prévus de 6h à 22h. Pour beaucoup, ces horaires proposés sont aberrants et ne correspondent pas aux besoins des usagers qui souhaitent pouvoir sortir le soir sans avoir l'obligation de prendre leur véhicule.

Ils considèrent que les horaires devraient être décalés **jusqu'à 1h du matin**, en particulier les vendredi, samedi et dimanche, pour permettre les sorties nocturnes sur Paris, par exemple, sans prendre la voiture. Sans cet aménagement des horaires, l'utilité du tram-train, en termes de remplacement de la voiture, serait moindre.

Une demande est faite pour que la ligne TGO respecte la **fréquence annoncée de 10 minutes en période de pointe et 20 minutes en heures creuses**.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Les horaires de service (6h à 22h) et la fréquence de desserte (un passage par sens toutes les 10 minutes en heures de pointe et toutes les 20 minutes en heures creuses) indiqués dans les documents de la concertation sont provisoires car ils correspondent à la phase d'études. Ils pourront être modifiés, notamment en fonction de la fréquentation observée de la ligne.

▪ **L'accessibilité PMR**

Certains avis rappellent que **le matériel roulant, les quais et les stations** doivent pouvoir être **accessibles aux personnes à mobilité réduite**, de même pour **les correspondances** entre les stations du tram-train TGO et les gares RER à Saint-Germain-en-Laye et à Saint-Cyr-l'École. Or, à l'heure actuelle, sur la GCO, certains participants témoignent que « *les ascenseurs permettant l'accès aux quais sont très fréquemment hors service et que certaines rames en circulation sont inadaptées aux aménagements des quais* ».

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

L'ensemble de la ligne TGO respectera les normes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite : rampes d'accès, abaissement des quais, bandes podotactiles, annonces visuelles et sonores...

▪ **La tarification**

Plusieurs participants s'interrogent sur la tarification de la Tangentielle Ouest pour savoir si elle sera en zone 4 ou en zone 5. Actuellement, Saint-Germain-en-Laye est en zone 4, et les communes

environnantes en zone 5. La zone 4 est fortement demandée car elle aiderait à la fréquentation de la ligne.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Il sera difficile de déroger à la tarification existante (zone 4 et zone 5). Mais le STIF mène actuellement une réflexion dans le cadre des tangentielles.

▪ Le devenir des gares

Quelques participants s'inquiètent du devenir des gares de la GCO qui deviennent inutiles avec la TGO alors qu'elles viennent d'être refaites (en 2004). Or leur aménagement actuel est globalement apprécié.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Les gares de la GCO ont été remises à neuf en décembre 2004, à l'ouverture de la ligne. L'exploitation en tram-train entraînera la fermeture des bâtiments voyageurs. Des réflexions seront conduites avec les communes pour décider d'une possible reconversion des bâtiments. La SNCF a affirmé que les bâtiments ne seraient pas rasés.

En ce qui concerne l'ancienne gare Grande Ceinture de Saint-Cyr, la SNCF a répondu que le sort de cette gare, occupée par un locataire, n'était pas encore décidé. Le bâtiment pourrait rester occupé, pour les besoins personnels de l'exploitation de la ligne (locaux techniques ou locaux pour le personnel), ou reconverti pour un tout autre usage qui pourra être défini en collaboration avec la commune de Saint-Cyr.

○ Les caractéristiques du tram-train : avantages et inconvénients

La question du choix du tram-train, au lieu d'un tramway ou d'un train, type train de banlieue, est revenue à plusieurs reprises au cours des débats. Il est majoritairement approuvé.

La question a été posée à plusieurs reprises de savoir si l'investissement du matériel roulant serait à la charge de la SNCF et du STIF.

Toutefois, certains participants s'opposent à ce mode de transport en commun car sa mise en place demande le réaménagement de la voie GC existante entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi, alors que celle-ci a été remise en service en 2004, ce qui a déjà représenté un lourd investissement. Réaménager de nouveau pour abaisser les quais et remodeler les stations est donc ressenti comme du « gaspillage financier », d'autant que les gares étaient appréciées par les habitants. Beaucoup insistent sur le fait que l'argent de ces travaux aurait pu être mieux utilisé autrement, dans une liaison Achères – Versailles par exemple. D'autres demandent à ce qu'on utilise le même matériel, et donc les trains existants, afin de faire des économies.

Quelques personnes s'interrogent sur les conséquences de la mise en place du mode tram-train sur TGO : elles craignent que l'aménagement des voies pour le tram-train les rendent incompatibles aux autres trains, et plus particulièrement gêne les projets de prolongement de la ligne TGO vers Versailles

Chantiers (au sud) et Cergy-Pontoise (au nord), comme prévu initialement.

Avantages du choix du tram-train

Certains pensent que **le tram-train est un moyen de transport plus souple et plus économique que le train**. Il est qualifié également de « **rapide** », d'« **intelligent** » et de « **raisonné** ». De ce fait, il apparaît pour bon nombre de participants comme « **la meilleure solution** » de transports sur cette ligne, celle qui correspond le mieux aux contraintes économiques et écologiques actuelles. Il apparaît comme un mode de transport **silencieux**.

Inconvénients du choix du tram-train

Certains participants affirment que le tram-train n'a pas **la fluidité et la vitesse** du train qui, lui, ne circule que sur voie ferrée. Ils craignent ainsi que l'« *on sacrifie la vitesse aux dépens des usagers* ».

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Le projet TGO n'aurait pas pu voir le jour avec le mode « train » car celui-ci ne pourrait circuler que sur la Grande Ceinture, soit sur les emprises ferroviaires du réseau ferré national classique. L'avantage du tram-train est qu'il peut également rouler comme un tramway sur la route, en voirie urbaine, ce qui permet la création de points de desserte supplémentaires dans des endroits où l'on ne pourrait pas aller avec un train aujourd'hui. Le tram-train a les mêmes exigences de sécurité qu'un train. Ce choix se justifie donc par l'objectif de maillage avec le RER à Saint-Cyr et à Saint-Germain-en-Laye.

Le tram-train est plus léger qu'un train classique, donc moins bruyant que les trains actuels.

Un tram-train peut rouler jusqu'à 100 km/h, ce qui n'est pas le cas d'un tramway.

- L'insertion du tramway et les aménagements connexes

o Les sites à enjeux spécifiques

- La question de la correspondance entre les stations du tram-train TGO et du RER A à Saint-Germain-en-Laye RER

Certaines personnes s'interrogent sur les modalités de la correspondance entre les stations du tram-train TGO et du RER A Saint-Germain-en-Laye RER afin de savoir, par exemple, quelle distance sépare les deux stations et comment s'effectue la correspondance. Pour que celle-ci soit utile, elle doit être **pratique et efficace**. Plusieurs propositions sont faites pour que la correspondance se fasse soit quai à quai soit par tapis roulant soit par escaliers mécaniques. Cette correspondance doit rester **accessible pour les personnes à mobilité réduite**. D'autres, au contraire, pensent qu'il est inutile de mettre en place des infrastructures particulières, puisque la correspondance entre les deux stations ne représente que dix minutes à pied maximum.

Certains participants se demandent pourquoi les projets de réaménagement de la place de la piscine et de l'accès à la gare RER de Saint-Germain-en-Laye sont disjointes du projet TGO, alors qu'ils sont

interdépendants.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Cette correspondance se ferait sur la plateforme d'un nouveau parking créé par la mairie de Saint-Germain-en-Laye à la « Grille des Loges », avec une liaison souterraine. Des locaux techniques de la gare RATP qui ne sont pas utilisés, pourront être transformés en couloirs de correspondance.

Le changement de quai à quai ne peut se faire que dans un seul sens de circulation. Dans l'autre sens de circulation, il faudra obligatoirement prévoir un passage souterrain pour pouvoir rejoindre l'autre quai.

▪ Les abords de la grille royale

Les abords de la grille royale soulèvent une question particulière en termes d'aménagement urbain et donc d'**insertion du tram-train dans ce paysage classé**. Plusieurs participants expriment leur inquiétude à ce sujet. En effet, ils craignent que cela ne nuise à la perspective sur le Parc et le Château de Versailles et ne gêne ainsi le tourisme local. **Toute installation de caténaires dans la perspective du Château est considérée comme « impossible ».**

Ainsi est-il par exemple demandé de transformer le passage à niveaux qui se situe face à la grille en un pont qui serait situé à un autre endroit que celui qu'il occupe actuellement. Cette solution est considérée comme « préférable » du fait de la fréquence des trams-trains et de l'importance du trafic sur la RD 7 en heures de pointe.

Certaines personnes s'opposent pour autant à l'enfouissement de la ligne sur l'axe du Château de Versailles car cela augmenterait la somme des investissements nécessaires.

▪ La liaison Saint-Cyr-l'École GC – Saint-Cyr-l'École RER

• Les contraintes techniques pour le tram-train

La liaison entre les stations Saint-Cyr-l'École GC – Saint-Cyr-l'École RER paraît impossible pour de nombreux participants du fait du **dénivelé important entre les deux stations**. À cet égard, certains estiment que la réalisation de cette liaison **coûtera cher** alors qu'elle représente moins d'un kilomètre. C'est pourquoi certaines personnes proposent plutôt la mise en place d'une liaison par bus. Plus d'informations à ce sujet sont demandées par le public.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Une étude sur le dénivelé entre les deux stations a été réalisée et celui-ci est totalement franchissable par le tram-train, qui accepte des pentes à 6%. Le coût de l'infrastructure ne sera pas plus important du fait du dénivelé.

○ L'impact sur la circulation

▪ L'intermodalité

Parallèlement à la mise en service de la ligne TGO, certains participants insistent sur le fait qu'il faut repenser l'**intermodalité**. En particulier, **les horaires, le nombre de bus (notamment le samedi et le dimanche) doivent être adaptés** au niveau des stations de la ligne TGO pour assurer les correspondances, et encourager ainsi l'usage des transports en commun pour rejoindre les stations de la TGO. Ceci permettrait d'éviter la saturation des **parkings**. Cela doit correspondre aux **besoins des usagers**.

Mise en place de bus navette parking – gare

Les habitants de **Saint-Nom-la-Bretèche** demandent la mise en place d'un bus navette pouvant assurer la correspondance entre la station TGO et le parking car ces deux emplacements sont assez éloignés. Or les habitants soulignent qu'ils souffrent déjà de **l'absence de bus navettes** dans les heures creuses et pendant les périodes scolaires et les jours fériés entre la gare et leur commune.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Le STIF procédera à une étude des réseaux de bus existants. Il y aura une restructuration des réseaux de bus afin d'assurer le meilleur rabattement possible entre le tram-train et les bus, et d'éviter les embouteillages. Cette étude sera réalisée deux ans avant la mise en service du projet.

▪ **La question des passages à niveau**

La question des passages à niveau a été soulevée à de nombreuses reprises, en particulier dans la commune de Bailly.

Par exemple, la rue du Plan de l'Aître pose problème pour de nombreux habitants : la mise en place d'un passage à niveau sécurisé est exigée en raison du nombre d'habitations et de la proximité du tracé avec des écoles, collèges et gymnases.

Certaines personnes s'interrogent quant à elles sur la mise en place de passages à niveau permettant la circulation du tram-train alors que RFF et la SNCF avaient promis leur suppression progressive du fait du nombre d'accidents sur le réseau ferré national.

Plusieurs participants demandent à ce que le passage à niveau n°1, à hauteur du Château de Versailles et de la Grille royale, soit supprimé.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Dix passages à niveau se situent sur le tracé de la TGO. Ils seront examinés un par un, selon les critères usuels en la matière (trafic ferroviaire, trafic tram-train, trafic voiture, circulation des piétons prévue, environnement du passage à niveau, contrainte de visibilité). En fonction de ces différents critères, une proposition technique sera faite : suppression du passage ou mise en place d'équipements de sécurité. Cette question sera examinée avec le plus grand soin en concertation avec les communes et les gestionnaires de voirie concernés.

La suppression du passage à niveau n°1 est entérinée.

▪ **La traversée des carrefours**

• **La traversée du carrefour RN 184 / RD 190 à Saint-Germain-en-Laye**

La question de la traversée du carrefour entre la RN 184 et la RD 190 à Saint-Germain-en-Laye a été soulevée par quelques participants. Selon eux, elle mériterait une étude sérieuse, voire des travaux coûteux. Certains se prononcent pour le schéma de croisement régulé par des feux de route et de voie au même niveau. Cela semble être « *la seule solution financièrement acceptable* ».

Études sérieuses à l'appui, une personne propose deux alternatives à cette difficulté :

- Il s'agirait soit de traverser par-dessous la RN 184 avant le carrefour avec la RD 190, afin d'éviter le Stade Georges Lefebvre et l'A 14. Ce qui demanderait de traverser la RN 184 et la RD 190 en effectuant une trémie entre les deux voies. Il faudrait ensuite construire une voie ferrée en tranchée qui longerait l'A 14 jusqu'au pont de la Route des Bonnes Filles. Un arrêt intermédiaire serait possible à la jonction entre la Route de la Mare de Poissy et la Route du Pavillon Chinois. Ce qui permettrait de desservir le Stade Georges Lefebvre.
- Sinon, il faudrait traverser le carrefour de la RN 184 avec la RD 190, ainsi que l'A 14. Pour cela, il faudrait longer l'A 14 sur le côté nord

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

La traversée des carrefours par le tram-train se fera par des feux où le tram-train sera prioritaire. Mais l'embranchement avec la RN 184 à Saint-Germain-en-Laye pose une difficulté au tracé du fait du caractère extrêmement saturé de cet axe routier. Des études complémentaires sont menées sur ce carrefour.

▪ **L'accès chemin des princes et aux passerelles agricoles à Bailly**

Plusieurs participants de Bailly rappellent qu'il faut conserver et sécuriser les accès au chemin des princes et aux passerelles agricoles voisines sur Bailly qui, sinon, risquent d'être enclavés par la TGO.

○ **Le traitement des nuisances sonores et des vibrations**

La question des **nuisances sonores** revient très régulièrement dans les avis recueillis, qu'elles soient **liées ou non au fret**. Aussi, une demande forte est faite pour des **protections sonores** pour les habitations à proximité des voies. D'autant plus que toutes les précautions n'ont pas été mises en place lors de la réouverture de la ligne de la Grande Ceinture dans la ville de Mareil-Marly, par exemple.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Il est précisé dans le cahier des charges de la Tangentielle Ouest que la SNCF doit veiller à ce que le matériel roulant corresponde aux normes du tramway. Par ailleurs, le tram-train est plus léger qu'un train classique, donc moins bruyant que les trains actuels.

Une étude d'impact chargée d'évaluer les impacts du projet sur l'environnement sera réalisée. Elle comprend une étude acoustique réalisée par des experts qui évaluent le bruit actuel et vont ensuite

modéliser le bruit futur avec des trains, quels que soient les trains (trains fret, trains militaires, trams-trains) devant circuler sur la ligne TGO, pour comparer les deux. S'il y a un dépassement du niveau minimum défini par la réglementation, et s'il y a un trop grand écart, des protections acoustiques seront proposées localement : écrans acoustiques, protections de façades...

Le projet TGO sera soumis par la suite à une enquête publique où le public pourra s'exprimer sur des études plus précises, avec des tracés très fins (insertions, profilements, cotes) et une définition du projet à la fois en termes sonores (train, fret), mais également avec des obligations relevant de l'étude d'impacts.

Le Conseil général des Yvelines a précisé qu'il veillerait spécifiquement à ce que des protections acoustiques soient mises en place là où elles seront nécessaires.

○ **L'alimentation électrique**

Un certain nombre de participants suggère que l'alimentation électrique se fasse par les rails (grâce à la captation de courant par le sol) afin que le paysage ne soit pas détérioré par la mise en place de poteaux d'alimentation. Le public évoque « **une meilleure préservation de l'environnement et un plus grand esthétisme** ».

○ **L'emplacement des ateliers de maintenance du matériel roulant**

Plusieurs participants de Saint-Cyr-l'École préconisent leur commune pour les ateliers de maintenance du matériel roulant car **les terrains nécessaires existent déjà**, à la différence d'Achères. D'autres souhaitent que l'atelier de maintenance soit situé sur l'un des deux sites possibles sur Versailles.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

L'emplacement des ateliers de maintenance est à l'étude. Trois alternatives sont envisagées entre : le site de Pion, près de Versailles ; le triage d'Achères sur la commune de Saint-Germain-en-Laye ; et le site de Versailles Matelots.

○ **Les aménagements connexes aux environs des gares et stations**

▪ **L'éclairage et les trottoirs**

Quelques participants de Saint-Nom-la-Bretèche et de Mareil-Marty proposent de profiter de la mise en place de la ligne TGO pour améliorer l'**éclairage et les trottoirs** le long de la route autour de la gare de la commune.

▪ **Le stationnement**

• **Une offre de stationnement automobile autour des gares**

La mise en service de la ligne TGO demande l'installation de **parkings supplémentaires autour des stations**. Cette requête est reprise par de nombreux participants. Certains demandent en

plus leur gratuité (pour les détenteurs de la carte Navigo). Ce qui est à leurs yeux « *le meilleur moyen de transformer des usagers de la route en usager du train* ».

En particulier, si le tracé retenu à Saint-Germain-en-Laye est celui du Camp des Loges, ils demandent la mise en place d'une **meilleure régulation du stationnement des véhicules sur l'avenue Kennedy**.

Les habitants de Saint-Nom-la-Bretèche insistent sur le problème qu'ils ont déjà à l'heure actuelle un nombre insuffisant de places de stationnement autour de la gare de leur commune. Ce qui la rend inaccessible aux usagers. Pour eux, la mise en place de la ligne TGO requiert donc « *l'agrandissement du parking actuel de la gare* ».

De même, à Saint-Cyr-l'École, se pose la question de la création de places de stationnement supplémentaires. Et ce d'autant plus que **la commune est le terminus** de la ligne TGO.

Certains habitants de Bailly s'interrogent sur l'emplacement prévu pour le parking et la gare dans leur commune. D'autres craignent que leur environnement ne soit détérioré par ces infrastructures et qu'elles entraînent une perte de tranquillité.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

À Saint-Cyr, des réflexions sont actuellement en cours entre la commune et le STIF concernant la mise en place de parking. Le STIF pense que la réponse à la saturation actuelle du parking peut être principalement résolue par des rabattements par bus. Ce qui renforcerait l'intérêt d'une gare routière dans la commune.

- **Un stationnement sécurisé et gratuit pour les vélos**

Certains participants font la demande de **parkings à vélos, sécurisés et gratuits**, pour les cyclistes (détenteurs de la carte Navigo) dans les stations de la ligne TGO. Ceci encouragerait le non-usage de la voiture.

- **L'installation de pistes cyclables en parallèle des voies**

Quelques personnes de Bailly proposent de profiter de la rénovation nécessaire des voies pour construire une piste cyclable en parallèle des voies.

- **Projets d'usages connexes des voies**

- **L'usage des voies pour le transport de fret**

La question du passage de fret sur les lignes de TGO a été **l'un des principaux sujets à débats** lors de la concertation. Une partie des participants craint que le projet TGO ne « *cache* » un projet de transport de fret. D'autant plus que le projet initial de « Tangentielle Ouest-Sud » tel que prévu en 2000-2001 prévoyait le passage de 30 trains de fret par jour. À cet égard, certains estiment que les informations délivrées pendant les réunions publiques n'ont pas permis de saisir si véritablement ce transport de fret allait se faire.

Dans ce contexte flou, beaucoup de participants se demandent si les horaires de trafic de TGO (6h-22h) ne cacheraient pas un passage de fret de 22h à 6h.

Les favorables au passage de trains de fret

Pour quelques participants, le projet fret est incontournable pour que la ligne soit rentable, même si les maîtres d'ouvrages n'osent l'affirmer aux riverains. Certains reconnaissent cette nécessité et se prononcent donc pour la mise en place d'un fret léger nocturne à condition qu'il soit raisonné, c'est-à-dire contrôlé et régulé pour ne pas circuler la nuit, par exemple. Cela permettrait de relier la future plateforme multimodale d'Achères par l'ouest et le sud parisien.

Certains participants soutiennent le passage de fret sur les lignes car cela est une **avancée du point de vue du développement durable**. Cela permettrait de **diminuer le transport de poids lourds sur le circuit routier**.

Les opposants aux passages de fret

Les **opposants** au passage de fret se sont largement exprimés.

De nombreuses associations et élus locaux se sont déjà manifestés, des années auparavant, contre ce projet. Ils s'étonnent que cette possibilité demeure. Le Conseil municipal de Bailly a même voté une délibération dans ce sens, comme le rappelle un élu de la commune.

Certains participants sont opposés à cette alternative car ils craignent une **détérioration de paysages protégés** du territoire, telle que la **Plaine de Versailles**. De plus, cela leur paraît **incompatible avec le programme LEADER¹**. D'autres craignent **un impact négatif sur la valeur des propriétés** aux alentours de la ligne.

La principale crainte porte sur les **nuisances sonores** et les **conséquences sur la santé** (surdité, stress, troubles fonctionnels cardiaques, etc.) qu'un tel trafic peut entraîner. Or, de nombreuses habitations se sont installées de part et d'autres des voies.

▪ **Le traitement des nuisances sonores et des vibrations liées au fret**

Dans le cas où des trains de fret circuleraient sur TGO, les associations APEBN, APEPV et Yvelines Environnement proposent deux alternatives pour réduire les nuisances sonores :

- **un enfouissement de la ligne sur son tracé actuel**
- **une déviation de la ligne le long de la RD 307.**

Certains avis citent en exemple l'enquête réalisée par le bureau Veritas qui considérait que le passage de fret nécessiterait la **construction d'un mur protecteur de 6 m de chaque côté de la voie**. Ce qui apparaît « *inimaginable* » en termes de dégradation visuelle du paysage.

○ **Le passage de convois militaires exceptionnels**

¹ Le programme LEADER+ est un programme européen destiné aux zones rurales qui permet en France de soutenir 140 territoires porteurs d'une stratégie de développement organisée autour d'un thème fédérateur.

La question de savoir si les lignes pourraient être réquisitionnées pour le passage de convois militaires exceptionnels est abordée lors des réunions publiques. Elle est peu reprise dans les registres. Les avis traitant le sujet rappellent que cela ne devrait pas arriver trop souvent si la France n'est pas en temps de guerre. D'autres affirment que le tracé de cette ligne n'est plus considérée comme stratégique par l'Armée.

- **Le passage de trains de voyageurs**

Quelques avis se prononcent également contre le passage de trains de voyageurs, type TGV, sur la ligne TGO.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Les représentants de l'Etat ont précisé que l'objectif du fret ferroviaire est de retirer les camions et les poids lourds des routes et des rues. Dans cette optique, TGO pourrait être utilisée pour le fret logistique (trains légers) dans un avenir restant à déterminer. Néanmoins, TGO est avant tout un projet de desserte de voyageurs de banlieue à banlieue. Ce ne sera pas un itinéraire principal de fret, plutôt un complément de logistique.

RFF a précisé, qu'en raison de son classement en ligne militaire, la Tangentielle Ouest doit pouvoir acheminer des convois militaires en temps de crise. Mais RFF a repris le contact avec le Ministère de la Défense pour vérifier que l'utilisation militaire de la ligne n'est plus un enjeu pour le projet.

Par ailleurs, cette ligne faisant partie du réseau ferré national, elle est connectée à d'autres lignes et doit conserver les caractéristiques ferroviaires classiques. Elle pourrait, à ce titre, être empruntée exceptionnellement comme voie de délestage en cas d'accident sur une voie routière ou une voie ferrée et hors plage de fonctionnement du tram-train.